

UNIVERSITÉ DE DIJON
FACULTÉ DE DROIT

LA
GUERRE DE COURSE
DANS LE PASSÉ
DANS LE PRÉSENT ET DANS L'AVENIR

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Soutenue devant la Faculté de droit de l'Université de Dijon,
le Samedi 29 Juin 1901, à 4 heure 1/2*

PAR

CHARLES LA MACHE

Président : M. MOULIN, professeur-adjoint.

Suffragants : { *M. GAUDEMET, professeur.*
 M. DESLANDRES, professeur.

PARIS

A. PEDONE, EDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

1901



THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE DIJON

FACULTÉ DE DROIT

LA
GUERRE DE COURSE

DANS LE PASSÉ
DANS LE PRÉSENT ET DANS L'AVENIR

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Soutenue devant la Faculté de droit de l'Université de Dijon,
le Samedi 29 Juin 1901, à 4 heures 1/2*

PAR

CHARLES LA MACHE

Président : M. MOULIN, professeur-adjoint.

*Suffragants : { M. GAUDEMET, professeur.
 { M. DESLANDRES, professeur.*

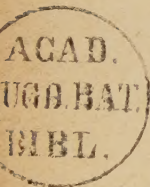
PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1901



INTRODUCTION

La question de la course que, vers le milieu du xix^e siècle, l'on prétendait tombée dans le domaine de l'histoire reparaît aujourd'hui plus passionnante et plus discutée que jamais.

Il n'est pour ainsi dire point de revue qui ne lui ait, en ces dernières années, consacré un ou plusieurs articles et il ne s'agit pas là de revues de droit international ou de marine, mais de ces organes, en quelque sorte de vulgarisation, qui expriment l'état de l'opinion et les préoccupations d'un pays.

Or la très grande majorité, pour ne point dire la presque totalité de ces articles de revue, conclut à la nécessité de la course.

Tout récemment une ligue maritime s'est fondée à Paris, comptant presque aussitôt des membres par milliers, et dans tous les milieux, toutes les professions, tous les partis. Le but de cette ligue est d'intéresser et d'initier la nation aux questions navales ; les publicistes, dont elle fait ses conseillers, les marins dont elle sollicite le patronage, n'hésitent point, eux aussi, à proclamer l'efficacité et la nécessité de la guerre commerciale (1).

(1) Cf. *Bulletin mensuel de la Ligue maritime française* : Henri Malo, décembre 1899, p. 2 ; — Maurice Loir, février 1900, p. 5 ; — Elysée Ollivier, septembre-octobre 1900, p. 1, etc.

Cette nécessité, des hommes d'État, des députés, des ministres même, l'affirment également, soit à la tribune du Parlement, soit dans des ouvrages sensationnels.

Bien plus, des amiraux, des spécialistes des questions maritimes se sont fait, en ces derniers temps, les promoteurs d'un mouvement en faveur de l'organisation systématique de la course. Et voilà cette méthode de combat, hier encore si discréditée, proclamée aujourd'hui nécessaire, indispensable, par ceux-là qui, plus que tout autre, ont qualité pour l'apprécier et seront seuls à l'appliquer.

Par contre, certains juristes persistent à représenter la course comme une guerre odieuse, digne des temps barbares, aussi inefficace que criminelle, et causant plus de préjudice à ceux qui demeurent étrangers aux hostilités qu'aux belligérants eux-mêmes.

A vrai dire, ces détracteurs un peu passionnés de la course apparaissent souvent comme des philanthropes, aimant à vivre dans l'idéal et oublieux parfois de la réalité des choses, ou encore comme des philosophes envisageant la question de si haut et de si loin qu'ils en perdent la notion exacte.

Puis, la compétence de ces juristes, pour apprécier l'efficacité d'un procédé de combat, nous semble tout au moins discutable.

De telles divergences de vues nous paraissent cependant déplorables et ce travail n'a eu d'autre but que de chercher à les atténuer et à éclaircir un sujet que de part et d'autre l'on regardait d'un œil si différent.

Nous rappellerons d'abord ce qu'était la course dans le passé, au temps de la lettre de marque, dégageant son origine un peu confuse comme celle de toutes les institu-

tions du moyen âge nées de la coutume, et insistant particulièrement sur les deux époques brillantes des corsaires, le xvii^e siècle et la Révolution.

Puis, après un exposé des raisons qui amenèrent les puissances à abolir la lettre de marque, nous étudierons la Déclaration de Paris et la législation de la course dans le présent ; nous examinerons ensuite les conséquences pratiques de la Déclaration de Paris dans les guerres qui l'ont suivi et le résultat qu'elle a eu finalement.

Enfin, après avoir précisé qui fait la guerre, nous rechercherons en quoi peut être limitée l'action des belligérants et si vraiment l'on doit considérer la propriété privée comme inviolable ; nous étudierons le conflit qui s'élève entre les droits des belligérants et ceux des nations demeurées en état de paix, et nous verrons moyennant quelles réformes la course constituera dans l'avenir une guerre en rapport avec la civilisation et les mœurs modernes.

A ceux qui s'étonneraient que nous maintenions à la guerre commerciale le nom de course, que certains publicistes déclarent disparu avec la chose depuis 1856, nous répondrons que la course est le seul nom convenant à un mode de guerre qui consiste à poursuivre les bâtiments de commerce de l'ennemi. « Les navires de guerre peuvent saisir la propriété privée sur mer, courir sus aux ennemis, c'est-à-dire en somme pratiquer la course, reconnaît M. Le Fur (1). »

« Personne n'empêchera, ajoute M. Redier, qu'on

(1) Le Fur, professeur à la faculté de droit de Caen, *Etude sur la guerre hispano-américaine de 1898*, Paris, Pedone, 1899, p. 62.

désigne avant peu la guerre maritime, qui consiste à faire la chasse aux navires de commerce, par le nom que nous prétendons à bon droit lui donner dès maintenant. Tout au plus, pourrait-on nous faire le mince reproche de proclamer à l'avance une loi qui ne s'impose pas encore, si nous ne pouvions affirmer qu'elle s'impose, au contraire, de la manière la plus impérieuse, à tous ceux qui, juriconsultes, marins ou publicistes, n'ont pas le loisir d'attendre la permission du plus grand nombre pour appeler les choses par le seul nom qui leur convienne (1). »

Puissent ces quelques pages aider à la conciliation de ceux qui, un peu trop portés à dédaigner les faits, cherchent à établir des principes dont l'application serait dangereuse, et de ceux qui, chargés de mettre en pratique ces principes, refusent d'en comprendre la grandeur idéale !

(1) A. Redier, *La course maritime*, *Revue Bleue*, sept. 1898.

PREMIÈRE PARTIE

LA COURSE DANS LE PASSÉ

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE DE LA COURSE

La piraterie a toujours existé, car toujours les peuples maritimes comprirent quel préjudice considérable ils causeraient à l'ennemi en détruisant son commerce et quel riche butin leur procurerait le pillage de ses navires et de ses cargaisons.

Si haut que l'on remonte dans l'histoire des nations voisines de la mer, on constate donc l'existence des pirates.

Dans l'*Odyssée*, Nestor demande à Télémaque : s'il n'est point un de ces coureurs de mer qui errent en exposant leur vie et portent le malheur chez les étrangers.

Xénophon, dans la *République d'Athènes*, définit l'empire de la mer : le pouvoir de faire la chasse aux navigateurs et de ravager les Etats étrangers sans crainte de représailles.

Végèce, dans son *Traité de l'art militaire*, décrit les *pictes*, navires légers que montaient les pirates de l'Armo-

rique et que les Romains leur empruntèrent ; il nous apprend que leurs voiles et leurs cordages sont peints d'une couleur verte, imitant la teinte des eaux de la mer, et que, par ce moyen, on tombe à l'improviste sur les ennemis, on surprend leurs convois que l'on reconnaît de fort loin sans en être aperçu.

Mais de la course, il n'est et ne pouvait être alors question. La course est un acte de guerre, une collaboration à l'action militaire poursuivie par un souverain politique ; elle diffère de la piraterie en ce qu'elle est soumise à un règlement et à une surveillance, en ce qu'elle est tenue de respecter certains principes du droit des gens, qui dans l'antiquité furent complètement inconnus. Le droit des gens, dans l'antiquité, n'existait pas : en cas de guerre, il n'y avait point de « neutres », tout peuple était par les belligérants regardé soit comme allié, soit comme ennemi ; et, contre la personne ou les biens d'un ennemi, il n'était point de violence que l'on ne reconnût légitime.

La piraterie, par contre, ne pouvait manquer de se développer ; elle était considérée d'ailleurs comme une guerre juste, demandant aux audacieux marins qui s'y livraient de l'adresse et du courage, vertus fort appréciées des anciens. On lit dans Thucydide (1) que la profession de pirate n'est point regardée comme ignominieuse, mais plutôt comme honorable et glorieuse.

Le discrédit de la piraterie date de l'apogée de la puissance romaine. Lorsque Rome eut conquis l'univers, que toutes les nations furent ses clientes ou ses sujettes et

(1) *De antiq. Græc.*, lib. 1.

qu'il n'y eut plus, pour ainsi dire, au monde que l'Empire romain, les actes de piraterie furent nécessairement regardés comme des brigandages. « Hostes sunt quibus bellum publice populus romanus decrevit vel ipsi populo romano; cæteri latrunculi vel prædones appellantur: nec postliminium illi necessarium est (1). » Telle était la théorie romaine. Quand il n'y eut plus pour Rome de peuple à qui déclarer la guerre, il n'exista plus pour elle d'ennemis : tout acte hostile sur mer comme sur terre, n'ayant désormais ni l'excuse ni le prétexte d'un fait de guerre, devint donc un crime de droit commun.

Rome ne parvint cependant pas à supprimer les pirates et, plus d'une fois, l'altière cité souffrit de disettes causées par le pillage des convois de vivres que lui expédiaient la Sicile, la province d'Afrique ou celle d'Asie Mineure.

Alors que la guerre disparut réellement pour cent millions d'hommes pendant plus de deux siècles, la piraterie resta florissante. Les stations navales établies dans l'Euxin, dans l'Adriatique, sur les côtes de Syrie, d'Egypte, d'Italie, les précautions militaires prises sur certaines parties du littoral, n'arrivèrent pas à la détruire (2).

La sécurité relative que l'Empire avait à grand'peine établie sur les côtes italiennes disparut complètement lors de l'invasion des barbares : d'innombrables pirates s'abattirent sur l'Adriatique et la Méditerranée ; la situation devint pour certaines régions de l'Italie si intolérable que les habitants s'exilèrent et se réfugièrent au fond de

(1) Ulpien, *Dig.*, lib. 49, frag. 24, t. xv.

(2) Duruy, *Histoire de Rome*, Paris, 1879, t. vi, p. 660.

l'Adriatique dans des ilots, rendus inaccessibles aux barbares par des lagunes et des bancs de sable ; de ces colonies d'expatriés naquirent de puissantes cités, notamment Venise.

Pendant toute la période de la désagrégation de l'Empire romain, c'est-à-dire de l'apparition des Visigoths, des Vandales et des Huns (376) aux dernières invasions de la fin du ^{vi}^e siècle, et durant tout le moyen âge, les pirates furent les maîtres absolus de la mer.

Les principaux jouèrent un rôle si considérable dans l'histoire de l'Europe occidentale qu'il est impossible de ne les point mentionner.

Les Northmen descendirent des régions misérables du Nord, la piraterie était leur grande industrie ; Charlemagne n'ayant pas de marine de guerre, ils firent sur les côtes de son empire les plus fructueuses expéditions. Leur audace était inouïe et croissait avec leurs succès : ils allèrent jusqu'à Constantinople, jusqu'au Canada, sur leurs barques à demi-pontées, conduits par leurs chefs qu'ils appelaient rois de la mer « parce qu'ils ne cherchaient jamais refuge sous un toit et ne vidaient leur cornet à boire auprès d'aucun foyer ». Ils firent le siège de Paris, dévastèrent le royaume de France pendant près d'un siècle et ne cessèrent leurs ravages que quand ils eurent obtenu de Charles le Simple toute cette partie de la Neustrie qui constitua le duché de Normandie.

La lutte des chrétiens contre les Sarrasins est mémorable, mais, vaincus sur terre, ceux-ci restèrent invincibles dans la Méditerranée : la Sicile, la Corse, la Sardaigne, Chypre, Malte, etc., furent longtemps pour eux de véritables repaires. Sous le nom de pirates barbaresques, ils

acquirent sur mer, par une longue suite d'exploits tristement célèbres, une puissance qui, jusqu'au siècle dernier, leur assurait l'impunité et ne prit fin qu'en 1830, lors de la conquête d'Alger.

I. — La civilisation, et en même temps le commerce, se développaient cependant peu à peu ; les croisades leur donnèrent une impulsion nouvelle. Elles exigèrent des transports de guerriers et d'approvisionnements considérables ; les villes marchandes de la Méditerranée s'enrichirent et conçurent des entreprises plus audacieuses et plus importantes.

Mais, sous peine de voir capturer leurs navires par les pirates, les armateurs durent s'entendre pour se prêter main-forte et fonder des associations pour naviguer de conserve (1).

Tous les bâtiments furent armés et mis à même de se battre ; ils s'en allaient en groupe, comme aujourd'hui encore nos pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande, et ainsi pouvaient résister aux attaques des pirates.

De purement défensives qu'elles étaient à l'origine, les associations d'armateurs ne tardèrent point à devenir offensives ; elles armèrent des vaisseaux de combat qui, d'abord destinés uniquement à escorter et à défendre les bâtiments de commerce, reçurent bientôt la mission d'attaquer les pirates pour les détruire et s'emparer de leurs richesses.

(1) Il y avait conserve quand plusieurs navires voyageaient ensemble pour se protéger et se défendre. L'interdiction d'abandonner le convoi était la condition essentielle de cette institution ; on la trouve maintenue dans l'édit de 1584 et même beaucoup plus tard dans la loi du 22 août 1790.

Ainsi fut organisée une sorte de contre-piraterie.

En outre, grâce à la pratique des luttes privées, générale à cette époque, et à l'état de guerre alors permanent, il arriva que les vaisseaux de combat furent employés à nuire à des ennemis, ou même parfois à des concurrents.

Les contestations se multiplièrent. On dut créer des tribunaux spéciaux chargés de trancher les litiges relatifs au partage des prises, à l'armement des vaisseaux d'escorte et au commerce maritime en général.

La ville d'Amalfi fut la première à promulguer sous forme de lois les coutumes qu'appliquaient ces sortes de tribunaux. Marseille, Pise, Gênes, Venise, Barcelone eurent également leurs règlements ; mais tous ces règlements différaient et les villes maritimes furent amenées à réunir en un code les usages principaux et les lois le plus généralement admises. Ce code est appelé le *Consulat de la mer* (1), il date du commencement du xiv^e siècle.

Quelques années plus tard, parurent les *Rôles d'Oléron* qui établirent pour le sud de l'Angleterre, l'ouest de la France et le nord de l'Espagne, la même législation que le *Consulat de la mer* pour la Méditerranée ; en même temps le peuple du Nord adoptaient les *Ordonnances de Wisbuy* (Suède) qui inspirèrent la législation maritime de la fameuse Ligue Hanséatique formée au moyen âge pour lutter contre la piraterie.

Toutes ces lois (2) reconnaissaient au belligérant le

(1) Le *Consulat de la mer* se divise en trois parties : la première traite des rapports maritimes internationaux pendant la paix, la seconde des rapports entre belligérants, la troisième des rapports entre sujets des belligérants.

(2) Au xvi^e siècle la ville de Rouen adopta et publia sous le titre de

droit de s'emparer de la propriété privée ennemie, même sur navire neutre ; on considérait qu'elle constituait toujours par sa valeur matérielle un moyen de soutenir la lutte ; mais les biens des étrangers à la guerre, des neutres, qui n'étaient à l'ennemi d'aucun secours, devaient être respectés. La validité des prises était jugée en pleine mer par le plus ancien commandant des vaisseaux présents.

II. — Peu à peu, grâce à l'influence de l'Eglise et du pouvoir central qui se développait, les guerres privées devinrent plus rares ; l'usage s'établit entre adversaires d'exposer les motifs de leur dissentiment devant des juges pris dans chaque parti et nommé *conservatores pacis* ; ces juges tranchaient le différend en évitant le combat si cela était possible.

Au ^{xiv}^e siècle, le recours aux conservateurs de la paix devint obligatoire et ce ne fut plus que dans le cas où vraiment toute conciliation était impossible, que l'on accorda aux plaignants l'autorisation d'armer contre leur adversaire. Cette autorisation de se faire soi-même justice, d'user de représailles au-delà des marches, fut appelée *marcha*, d'où lettre de marque ou de représailles. Elle était octroyée par les gouverneurs de province et les parlements ; mais tant d'abus se produisirent que le roi Charles VII, par lettres du 13 juin 1443, « abolit les marques, contre-marques, et représailles accordées par

Guidon de la mer une série d'usages inspirés presque complètement des *Rôles d'Oléron* et du *Consulat de la mer* : ils furent reproduits en grande partie dans l'ordonnance de 1681.

ses gens et officiers, ordonnant qu'à l'avenir il n'en sera octroyé que par lui ou par sa cour de parlement (1). »

La lettre de marque ou de représailles déterminait le montant de la somme pour laquelle le titulaire pouvait courir sus à son ennemi ; cette somme une fois atteinte, la lettre n'avait plus de valeur.

Ces représailles s'exerçaient non seulement contre les navires de l'individu coupable, mais contre ceux de tous ses compatriotes ; ceux-ci naturellement voulaient ensuite se venger et il en résultait des luttes perpétuelles et interminables entre sujets dont les souverains entretenaient les relations les plus pacifiques et les plus amicales.

Une ordonnance de Philippe IV, datée de Poissy le 26 avril 1313, autorise la délivrance des lettres de marque ou de représailles aux sujets de son royaume pour courir sus aux sujets d'Aragon qui leur ont causé dommage sans que justice ait pu être obtenue (2).

Le 6 octobre 1333, le comte de Poitiers, fils du roi Jean, lieutenant au-delà de la Dordogne, déclare que, si l'on ne peut arrêter ou saisir les pirates des royaumes d'Aragon et de Majorque, des villes de Gênes et de Savone, on portera plainte contre eux à leur souverain et que, si justice n'est point obtenue, le Parlement de Paris accordera aux victimes des pirates des droits de marque pour courir sus aux autres sujets de ces souverains (3). Le 6 juillet 1358, cette déclaration était renouvelée.

Au moyen âge, il n'y avait pas de marine militaire ; en

(1) Ordonnances des rois de France de la 3^e race, par Secousse, Paris, Imprimerie Royale, 1750, t. III.

(2) Ord. des rois de France, t. III.

(3) Ord. des rois de France, t. III.

cas de guerre, les souverains faisaient appel aux propriétaires de navires et leur délivraient des lettres de marque pour courir sus aux vaisseaux de l'ennemi, ruiner son commerce et l'affaiblir.

La lettre de marque et la lettre de représailles, qui, jusqu'alors, avaient eu la même signification, devinrent peu à peu deux choses nettement distinctes.

La lettre de représailles continua de désigner l'autorisation d'armer contre un particulier, elle devint de plus en plus rare ; les abus qu'elle provoquait étaient innombrables. Les matelots anglais et français notamment, par suite d'une haine invétérée, ne pouvaient se rencontrer sans en venir aux mains ; Henri VIII et Charles VIII durent leur interdire, sous les peines les plus sévères, de s'attaquer lorsque les deux nations seraient en bonne intelligence. Bientôt d'ailleurs tous les traités tendirent à supprimer les représailles ; l'usage en diminua de plus en plus ; l'ordonnance de 1681 montre, il est vrai, qu'au ^{xvii}^e siècle, elles n'étaient pas encore abolies, mais, en fait, elles étaient tombées en désuétude.

III. — La lettre de marque prit un sens nouveau et exclusif ; elle désigna l'autorisation donnée par un souverain d'armer en course contre les nationaux d'un pays auquel il a déclaré la guerre. Elle soumit les titulaires au contrôle du souverain, leur imposa certaines obligations, les rattacha au pouvoir militaire et en fit des auxiliaires de la marine de guerre. Elle ne pouvait être délivrée qu'en cas de guerre.

Il y eut donc désormais une guerre régulière faite au commerce ennemi, en temps de guerre, par des particu-

liers autorisés et surveillés par le gouvernement. C'est cette guerre que l'on appelle la *course*.

On peut dire qu'elle fit son apparition avec la lettre de marque et, qu'en France, c'est l'ordonnance de Charles VI du 7 décembre 1400⁽¹⁾ qui l'institua définitivement.

Jusqu'alors il n'y avait eu que de la piraterie ou de la contre-piraterie. La lettre de représailles n'était elle-même qu'une autorisation de brigandage. Pour remédier aux attaques injustifiées, aux abus sans nombre qui se produisaient, pour garantir les droits des neutres, on avait, il est vrai, pris différentes mesures plus ou moins efficaces, mais toutes ces mesures n'étaient que des palliatifs.

La première fut l'œuvre de la Pragmatique de 1288 du roi Alphonse d'Aragon⁽²⁾, qui imposa aux individus désireux de courir sus aux navires des ennemis d'Aragon l'obligation de revenir, après chaque prise, au port d'armement : de la sorte, si des doutes s'élevaient sur la légitimité de la capture, l'officier du roi faisait une enquête et rendait aux marchands injustement attaqués leur navire et leur cargaison.

Pise et Gênes tentèrent également de remédier aux dangers de la navigation. Pise, dans un règlement de 1298 nommé le *Breve curiæ maris*, et Gênes, dans les lois de 1313 et de 1316, établirent la nécessité pour les armateurs d'une autorisation pour courir sus au commerce ennemi ; on croit même que peu à peu l'usage s'établit chez elles

(1) On n'est pas d'accord sur la date exacte de cette ordonnance ; il est probable qu'elle fut publiée en 1373, néanmoins on la désigne toujours sous le nom d'ordonnance de 1400.

(2) Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1839, t. v.

d'exiger une caution pour répondre des injustices commises contre les navigateurs amis ou alliés de la république.

Ces garanties étaient insuffisantes et aucune n'établissait nettement le caractère de la course qui la distingue de la piraterie, à savoir : d'une guerre faite, uniquement en temps d'hostilités, à la propriété des belligérants seulement, sous la surveillance du pouvoir militaire.

IV.— La course, moyen légal de nuire à l'ennemi, réglementé et surveillé, prend donc naissance avec l'ordonnance de 1400.

Cette ordonnance soumet les corsaires à la surveillance de l'amiral de France, exige des capitaines et patrons le serment de respecter la liberté des navires inoffensifs et la justice, les rend solidairement responsables ; elle prescrit la nécessité d'une autorisation (lettre de marque) de l'amiral pour courir sus à l'ennemi et d'un jugement pour valider les prises. Voici les principaux passages de ce document fondamental :

... Pour corriger la mauvaise volonté de ceux qui, par dampnable convoitise désordonnée, par suggestion d'ennemy, pourroient estre tentez de commettre contre nos sujets et ceux de nos alliez, meurdres et larrecins, ainsi que l'on dit que fait a esté par cy-devant, nostredit admiral et ses lieutenans, en chacune contrée de nostre royaume, s'informeront diligemment des cas advenus et les personnes qu'ils trouveront coupables de tels meffais, les puniront et en feront justice sans aucun déport ou délai, telle qu'elle soit exemple à tous autres. Et pour plus estreitement continuer la seureté de nos marchands fréquentans la mer, ... nostre admiral fera jurer les chefs de chacun navire, qu'ils le gouverneront bien et à droit, sans porter dommage à nos sujets, amis et alliez ou bien-vueillans, et respondront pour ledit voyage des gens

de leur charge ; et ainsi jurera le maistre et patron et ses quatre compagnons de quartier aussi semblablement, et répondront pareillement de leurs gens, attendu que les faits de la mer ne sont point semblables à ceux de la terre et que, quand aucun y meffait, ses compagnons le peuvent sçavoir et après son meffait ne se peuvent absenter tant qu'il soit tourné à terre.

Si aucun de quelque estat qu'il soit, mettait sus aucun navire à ses propres dépens, pour porter guerre à nos ennemis, ce sera par le congé et consentement de nostredit admiral ou son lieutenant, lequel a ou aura au droict de sondit office, la congnoissance, juridiction, correction et punition de tous les faits de ladite mer et des dépendances, criminellement et civilement.

... Si nostredit admiral ou aucun de ses lieutenans n'estoient en personne aux entreprises qui se feront sur ladite mer, pour tenir ordre à justice entre ceux de ladite entreprise, les maistres, chefs, capitaines ou patrons, avant leur partement, feront serment ainsi que dessus est dit, qu'à leur pouvoir ils défendront nos sujets, sans leur porter dommage ; toutes les prises qu'ils feront, les amèneront à terre, et en donneront cognoissance certaine audit admiral et luy délivreront ceux qui pour le voyage auront commis quelque meffait contre nosdites ordonnances ou autrement.

... Ledit admiral ou son lieutenant s'informeront deüement et le plus véritablement que faire se pourra aux preneurs et à chacun à part, de la manière de la prise, du pays ou coste où elle aura esté faite, verra et fera veoir les marchandises et les nefes par les gens cognoissans à ce et, par bonne et meure délibération, regardera par la conscience ou contention, la disposition d'iceulx preneurs ainsi faite en secret, ou par la veüe desdites prises, s'il y a vraye apparence qu'elles fussent de nos ennemis, auquel cas icelles seront délivrées aux preneurs, en prenant leurs noms pour en avoir recouvre sur eux, s'aucune poursuite en estoit faite, avec inventaire des biens... Et si aucuns desdits preneurs en leur voyage en espécial avoient commis faute telle qu'ils fussent atteints d'avoir enfondré aucuns navires ou noyez les corps des prisonniers ou iceux prisonniers descendu à terre en aucune loingtaine coste, pour celer le larrecin et meffait, voulons que sans quelque delay,

faveur ou déport, nostredit admiral en face faire punition et justice selon le cas... (1)

L'ordonnance de 1400, on le voit, non seulement instituait officiellement la course mais elle la réglementait d'une façon précise et complète.

Depuis longtemps, nous l'avons dit, les souverains, en cas de guerre, faisaient appel aux armateurs pour les aider ; ils ne possédaient qu'une marine militaire très faible et très insuffisante ; jusqu'au xiv^e siècle, l'Angleterre fut même seule à entretenir des forces navales.

Sitôt qu'éclatait un conflit, les souverains s'adressaient aux propriétaires de navires et leur accordaient, pour les indemniser, une partie plus ou moins considérable des prises faites sur l'ennemi par leurs vaisseaux. La marine marchande constituait la majeure partie des flottes militaires : à la bataille de l'Ecluse, en 1338, il n'y avait que des bâtiments de commerce armés en guerre.

Cet état de choses aida singulièrement à l'institution et au développement de la course ; le bien de la nation demandait que les armateurs fussent encouragés à développer le plus possible leur marine et intéressés à l'employer, en cas de guerre, à la défense du pays.

La répartition des prises se faisait entre le capitaine, l'équipage et ceux qui avaient fourni, équipé ou armé le vaisseau, en proportion de leur dépense.

Le code des Partidas du roi de Castille, Alphonse X (1266), établit sur cette répartition une réglementation minutieuse qui fut observée par les nations occidentales pendant tout le moyen âge. L'ordonnance de 1400 laissa de

(1) Ordonnances des rois de France, t. VIII, p. 640.

côté cette question pour laquelle les Partidas continuèrent d'inspirer la législation.

Voici ce qu'elles décidaient :

Lorsque le roi, formant une flotte ou une escadre pour combattre ses ennemis sur mer, fournit lui-même les bâtiments avec tous les agrès et les armes et paye la nourriture et la solde des hommes, tout ce qu'on prend doit lui appartenir ; et ceux qui se trouvaient à bord des bâtiments n'auront aucune autre part que celle que le roi voudra bien leur donner à titre de gratification.

Si le roi fournit les corps de bâtiment avec les agrès nécessaires et les armes ainsi que les provisions de bouche et que d'autres fournissent la solde des hommes, le roi aura trois parts et les autres la quatrième.

Mais, si le roi donne les navires avec leurs agrès et les armes et que ceux qui font l'expédition payent les navires et les armes, alors le roi aura la moitié et eux la moitié : de même, si le roi donne seulement les navires avec leurs agrès et que les autres donnent armes, vivres et solde des hommes, il aura le quart et eux les trois quarts.

Il en sera de même si d'autres forment l'escadre d'une des manières susdites : ils auraient tout le gain entier, ou les trois quarts, ou la moitié, ou le quart, comme il est dit ci-dessus. Cet usage a été déclaré juste par les anciens, parce qu'on ne peut former une escadre sans ces quatre choses qui sont les corps de bâtiments, les hommes, les armes et les provisions de bouche : par conséquent, ils ont déclaré que celui qui donne tout cela aura tout le gain et que celui qui en fournit une partie aura sa part en proportion.

Mais, sans égard à tout cela, le roi doit toujours avoir le cinquième en vertu de sa souveraineté, indépendamment de ce qui lui appartient, si c'est lui qui a fourni la flotte ou l'escadre de course.

... Tout ce qui vient d'être dit doit être observé, si les hommes qui forment la flotte ou l'escadre n'ont pas fait de convention particulière avec le roi et n'ont pas obtenu de privilège.

Ceux qui se trouvent sur une flotte.... devront ensuite à l'amiral le septième parce qu'il est leur chef sous le roi (1).

Les rois de France abandonnèrent peu à peu les droits qu'ils avaient sur les prises en vertu de leur souveraineté et l'ordonnance de 1400 n'en parle pas ; par contre, elle rappelle ce qui est dû à l'amiral ; elle laisse entendre en même temps que celui-ci était souvent tenté de majorer la part qui lui revenait. Elle déclare en effet que l'amiral n'a aucun droit sur les victuailles et armes des bâtiments capturés, qu'il ne peut exiger de rançons spéciales des prisonniers faits par les corsaires et qu'il doit se borner à prélever le dixième du butin.

Au xiv^e et au xv^e siècle, la situation des neutres est théoriquement la même qu'au commencement du moyen-âge. Le corsaire ne peut attaquer que l'ennemi, il ne doit point inquiéter un navire neutre et n'a même pas le droit de contrôler si les neutres manquent à la neutralité.

Mais la surveillance était trop difficile, les mœurs trop rudes et les tentations trop grandes pour que des abus, sans nombre ne se produisissent pas. L'ordonnance de 1400 ne fut pas respectée et les corsaires se conduisirent souvent comme de véritables pirates.

C'est ainsi qu'ils attaquaient les sujets d'un souverain en paix avec le roi de France ; puis, faisant disparaître l'équipage, parfois même le navire, ils donnaient, à leur retour, à l'amirauté, de fausses explications, afin de n'avoir point à restituer ce qu'ils avaient si indignement capturé. Ce fait devint tellement fréquent qu'il provoqua une réclamation de la Hanse Teutonique à Charles VIII, et voici ce

(1) Pardessus, édit. de 1845, t. vi, p. 30.

que constatait ce souverain dans la déclaration qu'il fit en réponse aux plaintes de la Hanse (1).

... Nosdits subjects, gens de guerre et capitaines de navires se sont efforcés faire et font de jour en jour plusieurs autres courses et prises sur lesdits de la Hanse, jaçoit ce qu'ils soient bien et dûment acertenés de ladite paix et amitié, et afin que lesdites prises ne puissent estre sceues, ni venir si promptement à notice et connoissance, ils prennent aucune fois seulement les biens, denrées et marchandises, avitaillement et tout ce qui appartient à la conduite desdits navires, sans prendre iceulx navires et gens, et aucunes fois nosdits subjects prennent lesdits navires, denrées et marchandises, et au regard des marchands, mariniers et autres gens estant dedans iceulx navires ainsi pris, ils les mettent et descendent en aucune îles inhabitées, tellement que de longtemps, ni iceulx ni les autres marchands parçonniers demeurant en lointain pays n'en peuvent estre assavans ni venir pour faire leurs plaintes et poursuites desdites prises; et qui plus est, iceulx gens de guerre et autres nos subjects, afin que on ne puisse connoistre à qui sont lesdits navires et bien par eulx pris, ostent les armes et enseignes desdits navires, et ce fait, descendent en quelque port et havre de nostre royaume, et illecques vendent promptement et distribuent les biens et marchandises desdits de la Hanse sans ce que, de longtemps, ils en puissent faire plainte ni poursuite, pour laquelle cause et pour obvier à ce que dit est, lesdits de la Hanse nous ont fait supplier et requérir que quand aucuns de nosdits subjects amèneront aucune prise par eux faite, il nous plaira la faire mettre en notre main et sous icelle la faire garder par aucun temps pour pendant ledit temps estre informés si lesdites prises sont bonnes ou non....

Charles VIII décida donc que toutes les prises, amenées

(1) Déclaration en faveur des proconsuls, consuls, anciens, aldermans, manants et habitants de la Hanse Teutonique contre la piraterie.

Charles VIII, Montilz-lès-Tours, 14 juin 1490. Ord. des rois de France, t. xx, p. 241.

par les corsaires dans les ports du royaume, seraient gardées pendant quarante jours, afin que l'on pût s'enquérir de leur origine et de leur validité.

Les corsaires étaient, on le voit, peu scrupuleux, mais, pour apprécier leur conduite, il faut se représenter les mœurs d'une époque où la piraterie était universellement pratiquée par les populations du littoral : tout bâtiment de pêche ou de commerce passant en vue des côtes risquait en effet d'être attaqué et pillé ; on connaît même la sinistre industrie des « naufrageurs », exercée alors dans tout l'ouest de la France et que l'on eut tant de peine à faire disparaître de nos côtes bretonnes.

Il ne faudrait d'ailleurs pas imputer à la course les crimes et les abus de la piraterie. A côté des corsaires, il y avait un grand nombre d'individus qui écumaient la mer sans lettres de marque et qui n'étaient que des pirates.

La fréquence des guerres, l'insuffisance de la police et de la force publique paralysèrent longtemps les efforts que fit la royauté pour détruire ces brigands.

L'état du littoral, au début du xv^e siècle, est effroyable :

« Ce ne sont que pirateries, pilleries, voleries, roberies, attaques et prises de bâtiments, malgré les trêves et les traités, au mépris des lois les plus élémentaires de la nationalité. Les Dunkerquois courent sus aux Normands, les Rochelais enlèvent les Bordelais et ceux-ci les Bayonnais ; les Bretons arrêtent les Bretons, les marins du même port guettent leurs confrères, leurs amis, leurs parents, les dépouillent sans merci, ni pitié. Or, ce que faisaient les Français entre eux, les Espagnols et les Anglais le pratiquaient contre eux avec usure. De là des excès de

tous genres, auxquels il était presque impossible de remédier, qui rendaient le trafic et l'expédition des marchandises aussi difficile que dangereux (1). »

A la fin du xv^e siècle, les parages de nos ports sont toujours infestés d'individus courant la mer sans aucune autorisation ni aucune surveillance et Charles VIII écrit le 12 juillet 1490 (2) :

«... Et oultre deffendons à toutes manières de gens de guerre nos subjects, de quelque estat ou condition qu'ils soient, que dorénavant ils ne se mettent sus et tiennent pas en armes sur mer sans l'ordonnance de nous ou congé et consentement de nostredit admiral, sous peine d'en estre griesvement punis... Plusieurs gens de jour en jour se mettent sus et en armes sur la mer sans nostredit consentement ni le sien et congié dudit admiral et en ce commettent de grands abus, larrecins, pilleries et faults, au très grand dommage de nous et de la chose publique... »

Les matelots étaient recrutés parmi les habitants du littoral; ils apportaient donc sur les navires corsaires leurs instincts, leurs habitudes, leurs mœurs, et il n'y a point lieu de s'étonner qu'ils fussent difficiles à gouverner et qu'Henri III, en 1584, fût encore obligé de reconnaître « qu'ils pillent, robbent et détroussent tout ce qu'ils trouvent à leur avantage ».

Les corsaires étant des auxiliaires indispensables, on fermait, il est vrai, volontiers les yeux sur les abus qu'ils commettaient.

La course devenait, en effet, parfois le seul moyen de lutter contre un adversaire. François I^{er}, voulant chasser

(1) De La Nicolière, *La Course et les corsaires nantais*, p. 30.

(2) Ord. des rois de France, t. XXI. p. 370.

les Anglais de Boulogne, se vit obligé de demander au célèbre armateur Ango, de Dieppe, de lui prêter une flotte armée et équipée. Henri II, ayant maille à partir avec le roi d'Angleterre, Édouard VI, ne trouva d'autre ressource que de faire appel aux corsaires malouins ; le 31 mars 1537, il les requit « à ce qu'au plutôt ils s'équipent, se jettent à la mer, courent sus et fassent de pis qu'ils pourront aux Anglais, promettant qu'ils ne seront tenus rendre prises qu'ils feront, ne d'en payer aucun dixme ne autre droict ». Et ainsi fut lâchée sur le commerce anglais la plus vorace et la plus endiablée des meutes ; il ne devait pas être facile de réprimer ses instincts.

La prudence exigeait d'ailleurs que l'on ne s'aliénât point les armateurs, personnages puissants. L'un d'eux, Jean Ango, auquel eut recours François I^{er}, est une célébrité. Par sa richesse, il devint l'égal des rois. Le Portugal ayant capturé un de ses vaisseaux, il équipa une flotte, l'envoya ravager les côtes du Portugal et bloquer Lisbonne ; le gouvernement portugais dut traiter avec l'armateur dieppois et lui accorder une forte indemnité.

Quelques années auparavant, un autre armateur, plus célèbre encore peut-être, Jacques Cœur, fils d'un orfèvre de Bourges, s'était enrichi au point de pouvoir mettre au service de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem une escadre de galères armées à ses frais, de donner à Charles VII 200.000 écus d'or et d'entretenir de ses propres deniers quatre armées qui achevèrent de chasser les Anglais du territoire français.

Dans de telles conditions on comprendra que les souverains n'aient pu exiger la stricte observation des règlements qui auraient empêché les abus ; cela leur était

presque impossible et il eût même été dangereux de le tenter.

Une discipline trop sévère et une application trop rigoureuse des lois eussent en effet calmé l'enthousiasme pour la course ; voyant leurs profits diminuer, leur indépendance disparaître, armateurs et corsaires eussent beaucoup moins volontiers répondu aux appels des souverains et ainsi se fût affaibli, eut disparu peut-être, le seul moyen qui souvent leur restait de se défendre sur mer !

CHAPITRE SECOND

LE DÉVELOPPEMENT DE LA COURSE

La découverte du Nouveau-Monde et de la route des Indes, en donnant au commerce maritime un immense essor, développa considérablement la course. La jalousie et l'envie excitèrent au plus haut point la rivalité des peuples navigateurs, désormais magnétisés par le désir d'accaparer le commerce de leurs rivaux.

Les prétentions exagérées et injustes de certaines nations excusaient, il est vrai, cet esprit de rivalité.

Le Portugal rêvait de s'approprier le commerce de l'Orient, principalement celui du littoral africain, et de s'arroger le domaine des mers orientales.

L'Angleterre voulait qu'on lui reconnût la suzeraineté des mers et l'on sait la fameuse polémique de Grotius et de Selden : le premier publiant, en 1609, le *Mare liberum* où il démontre l'injustice et l'insanité de l'arrogance anglaise, le second répondant, quelques années plus tard, en 1635, par le *Mare clausum* où il s'efforce de justifier les prétentions de sa patrie.

Venise, dont la puissance déclinait de jour en jour, persistait à célébrer chaque année la cérémonie de son omnipotence sur l'Adriatique. « Desponsamus te mare in

signum veri et perpetui dominii », proclamait le doge, quand, du Bucentaure, il jetait son anneau dans les flots.

Le Portugal, l'Angleterre, Venise, l'Espagne, la France, ne songeaient qu'à se ruiner réciproquement.

Dans toute guerre, c'est l'anéantissement du commerce de l'adversaire que l'on cherche avant tout.

On en vient même à provoquer un conflit pour détruire le commerce d'un rival, s'enrichir de ses dépouilles et lui succéder dans ses entreprises.

En dehors de toute hostilité, les nations s'efforcent de susciter au commerce de leurs voisins le plus d'entraves possible afin de l'accaparer.

I. — La course, qui bouleverse les relations commerciales de l'ennemi, lui enlève ses navires et ses cargaisons, détourne le courant des affaires, ruine négociants et armateurs, qui enrichit son propre pays par la concurrence qu'elle détruit et les marchandises qu'elle importe, la course prit une importance inouïe.

Jusqu'alors elle n'avait guère servi qu'à protéger le littoral et à maintenir en respect l'ennemi sur mer. Désormais elle jouera un rôle de premier ordre, rôle spécial et qu'elle gardera quand paraîtront les combats d'escadres entre lourds vaisseaux de lignes.

L'esprit de rivalité qui se manifestait entre belligérants ne pouvait manquer d'atteindre aussi les neutres. Le désir d'affaiblir le commerce ennemi par tous les moyens, cette jalousie qui s'exaspère à l'idée que les voisins pacifiques profiteront de la guerre pour s'enrichir et surtout la crainte que leurs fraudes, leurs réclamations et les procès qui s'ensuivront ne fatiguent les corsaires, tout cela

amena les belligérants à déclarer de bonne prise les marchandises ennemies chargées sur navires neutres et les marchandises neutres chargées sur navires ennemis.

On alla même jusqu'à déclarer de bonne prise le bâtiment neutre chargé de marchandises ennemies : le neutre, alléguait-on, favorise l'ennemi en transportant ses denrées ; le sort du navire n'est-il point lié d'ailleurs à celui de la cargaison ?

Dans le même esprit de rivalité toujours et afin d'exciter l'ardeur des corsaires en augmentant les occasions de capture, on imposa aux neutres de multiples obligations, dont la sanction fut la confiscation de leur navire, et on chargea de contrôler l'observance de ces obligations, on donna la police des neutres aux corsaires eux-mêmes.

Les formalités de la visite devinrent plus minutieuses et plus rigoureuses : s'y soustraire fut considéré comme un acte d'hostilité.

Les corsaires eurent le droit de vérifier les papiers de bord, et le bâtiment, requis de les présenter, dut s'exécuter sous les peines les plus sévères. Cette obligation était indispensable pour constater la nationalité des navires et surtout pour atteindre les pirates qui, n'ayant point de papiers, cherchaient toujours à s'échapper.

Au droit de reconnaître la nationalité du bâtiment, on joignit, pour les navires de guerre, celui de le fouiller de la cale au pont, d'ouvrir tous les colis, d'interroger l'équipage, afin de s'assurer que les papiers et les déclarations du capitaine étaient exacts.

Si même tout était en règle, on reconnaissait encore au corsaire le droit de saisir le bâtiment qui lui inspirait des soupçons.

D'innombrables abus ne pouvaient manquer de se produire. La convoitise était trop vivement excitée par les nombreux vaisseaux aux riches cargaisons qui sillonnaient les mers, les bâtiments portugais chargés des produits des Indes orientales, les galions d'Espagne rapportant l'or de l'Amérique, les navires de toutes nations, partis à la découverte de quelque nouvelle partie du monde et revenant avec les objets les plus rares et les plus précieux.

Les prétextes d'ailleurs ne manquaient point aux corsaires pour inculper un neutre et l'arrêter.

Ainsi se développa et fut réglementée la course dans les différentes nations maritimes. Mais elle ne présenta point chez toutes la même permanence ni la même importance.

Nous allons le constater en étudiant l'historique de la course.

II. — La première puissance maritime de l'Europe fut l'Espagne : avant toute autre nation elle posséda une puissante marine militaire qui longtemps lui assura l'omnipotence maritime ; aussi la course ne fut-elle guère en honneur chez elle : lors de la guerre de Hollande, ce ne fut qu'en dernière extrémité qu'elle y eut recours. Le désastre de l'*Armada* porta à la marine espagnole un coup dont elle ne se releva point ; mais les corsaires gardèrent cependant leur rôle secondaire : à la vérité, toutes les fois que des hostilités éclataient avec la France, quelques-uns d'entre eux croisaient sur les côtes de l'Atlantique et de la Méditerranée, bloquaient l'embouchure de la Gironde et de la Loire, mais ce n'étaient que de simples barques, redoutables seulement pour les pêcheurs et les caboteurs.

La Hollande, lorsqu'elle se sépara de l'Espagne, dispo-

sait à peine de quelques vaisseaux mal équipés ; elle dut s'en remettre complètement aux corsaires pour la défense de ses côtes et de son pavillon. Le commerce espagnol était une riche proie ; les corsaires sortirent en nombre considérable des ports hollandais et la république révoltée délivra même des lettres de marque à une multitude d'aventuriers de tous pays. C'est peut-être dans cette guerre d'indépendance de Hollande que les corsaires commirent le plus d'injustices et d'excès : peu à peu, leur nombre augmentant et le commerce ennemi s'affaiblissant, ils s'en prirent non plus seulement aux bâtiments espagnols, mais aux navires neutres, et, durant de longs mois, les « gueux de la mer » furent la terreur des négociants européens.

Son indépendance assurée, la Hollande se débarrassa des corsaires et, suivant l'exemple de son ancienne métropole, elle mit toute son ambition à acquérir une puissante flotte de guerre destinée à protéger son commerce. En 1672, sa marine militaire était assez forte pour soutenir le choc des deux flottes réunies de France et d'Angleterre. De plus, les négociants hollandais avaient peu de goût pour les entreprises aventureuses qui séduisaient les armateurs français ; ils préféraient continuer coûte que coûte leurs opérations commerciales, quitte à équiper d'onéreux convoyeurs.

Telle était également l'opinion des villes italiennes et des villes hanséatiques. A ces cités le commerce était indispensable : son interruption eût amené dans leur vie économique une perturbation trop grave que n'eussent point compensée les bénéfices aléatoires de la course. Aussi étaient-elles avant tout pacifiques et firent-elles

toujours tous leurs efforts pour demeurer en paix avec leurs belliqueux voisins de France et d'Angleterre.

La Suède, la Norvège, la Russie avaient une vie économique absolument différente de celle de l'Europe occidentale; elles luttèrent peu sur mer, sauf contre les pirates de la Baltique et de la mer Noire, et la course chez elles demeura sans histoire. De même que la Hollande elles cherchèrent même à l'éviter. Un traité du 26 novembre 1675 entre la Suède et les Provinces-Unies la prohibait au cas de conflit. A la vérité, la guerre ayant éclaté quelques mois plus tard entre ces deux puissances, le traité fut violé de part et d'autre; mais à la conclusion de la paix elles s'indemnisèrent réciproquement.

Durant sa longue guerre contre les Turcs, de 1767 à 1774, la Russie ne délivra point de lettres de marque.

Quant à la Turquie, nous n'avons pas à en parler, elle ne figurait point alors au nombre des nations civilisées.

En Angleterre, les corsaires furent beaucoup plus en honneur; c'est eux qui vinrent à bout de l'*Invincible Armada* de Philippe II; quelques mois plus tard le 30 juin 1589, ils s'emparaient à l'embouchure du Tage de soixante vaisseaux de commerce. En 1596, au nombre de 153, ils attaquaient et prenaient Cadix, après avoir détruit une flotte espagnole qui se disposait à appareiller pour l'Angleterre. Les exploits de Francis Drake au xvi^e siècle dans l'Amérique espagnole sont demeurés aussi célèbres chez nos voisins que ceux de Duguay-Trouin ou de Surcouf chez nous.

Mais l'Angleterre ne tarda pas, elle aussi, à organiser de puissantes flottes de guerre. Sous Jacques II, elle possédait déjà 173 vaisseaux de ligne montés par 43.000

hommes d'équipage. Un impôt spécial, le *ship money* fut institué en 1634 pour l'entretien de la marine par le roi Charles I. A partir du xvi^e siècle, la course ne joua donc plus en Angleterre, sauf aux époques de crise, notamment lors des guerres de la Révolution et de l'Empire, qu'un rôle secondaire (1).

III. — En France, au contraire, elle ne cessa d'avoir une importance considérable.

Au xvii^e siècle, alors que toutes les nations maritimes étaient parvenues à organiser des forces navales permanentes, la France seule ne possédait point encore de flotte militaire. Ravagée par les guerres de religion, par les troubles de la Fronde, elle avait complètement délaissé sa marine et s'en trouvait dépourvue à une époque où l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre comptaient déjà de nombreuses escadres. Les corsaires étaient sur mer ses seuls défenseurs et c'est en France que la législation en matière de course était la plus abondante et la plus complète. Depuis l'édit d'Henri III de mars 1584, qui compléta l'ordonnance de 1400, la course présenta en France tous ses caractères (2).

(1) Nous reviendrons d'ailleurs incidemment sur l'histoire de la course en Angleterre, elle est intimement liée à l'histoire de la course en France.

(2) Voici les dispositions principales de cet édit :

« Nous (Henri III) auons permis... que tous nauires de guerre de nous et de nosdicts subjects, descouvrans à veue ou plus prez aultres nauires, soit d'amis, alliez ou d'aultres, pourront courir après et les semondre d'amener leurs voiles ; et, estans refusans de ce faire après cette semonce, leur tirer artillerie, jusques à les contraindre par force. en quoy faisant venant au combat par la témérité ou oppiniastreté de

Louis XIV, merveilleusement secondé par Colbert, organisa en quelques années une flotte capable de lutter contre celle de ses rivaux. On put dire, en 1675, que la marine française, qui venait seulement de naître, était arrivée d'emblée à l'apogée de sa puissance (1). Mais cette période de puissance ne dura pas.

Pendant la seconde moitié du règne du grand roi, la flotte française, battue, désorganisée, fut abandonnée dans les ports et la course redevint la seule arme sur mer.

Ce fait se reproduisit en partie sous Louis XV, sous Louis XVI et lors de la Révolution.

Favorisés, encouragés de toutes les façons par les gouvernements qui voyaient en eux leurs derniers auxiliaires sur mer, les corsaires acquirent et conservèrent en France une importance qu'ils n'eurent en aucun autre pays.

Nous voyons là un motif tout particulier d'insister sur l'histoire de la course en France.

ceux qui seront dans lesdicts nauires et là-dessus estans prins, nous voulons et entendons la dicte prise estre déclarée bonne.

» . . Voulons et ordonnons que si les nauires de nosdicts subjects font, en temps de guerre, prises par mer d'aucuns nauires appartenant à aultres nos subiects ou à nos alliez, confederez ou amis, esquels y ait biens, marchandises ou gens de nos ennemys, ou bien aussi navires de nosdicts ennemis, esquels y ait personnes, marchandises ou aultres biens de nosdicts subiectz, alliez, confederez et amis ou esquels nosdicts subiectz, confederez ou alliez fussent prisonniers en quelque portion, que le tout soit déclaré de bonne prise et dès à présent comme pour lors, auons ainsi déclaré et déclarons par ces présentes, comme si le tout appartenait à nosdicts ennemis. » (Pardessus, t. iv, p. 313 et s.)

(1) « La France, écrivait David Hume, qui douze ans auparavant avait à peine un vaisseau de guerre dans ses ports, était parvenue, à force de constance, à se voir — plus à la vérité dans son état actuel que dans ses ressources — la première puissance maritime de l'Europe. » (Hume, *Hist. d'Angleterre*, t. x, p. 28).

Au xvii^e siècle, les armements se multiplièrent considérablement : Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Saint-Malo, Nantes équipaient, avec un soin, jusqu'alors inconnu, des bâtiments solides et légers pourvus de tout ce qui pouvait leur donner quelque supériorité.

Les armateurs empruntaient des sommes considérables afin de mettre à la mer un plus grand nombre de vaisseaux.

Les habitants des ports, les riches négociants, les grands seigneurs, ne craignaient point de leur faire des avances importantes, sachant qu'ils seraient indemnisés par des prises riches et nombreuses.

Armer un corsaire devint une entreprise des plus lucratives, un moyen sûr et prompt d'augmenter ses ressources, que les plus grands seigneurs ne dédaignèrent pas d'employer. En voici un curieux exemple : « Le 4 mars 1678, la cour étant à Oudenarde et M^{me} de Montespan, que son service attachait à la reine, étant du voyage aussi bien que M. de Seignelay qui était à la suite du roi, la belle marquise demanda à son royal amant s'il consentirait à lui prêter un vaisseau, qu'elle armerait à ses frais, pour courir sus aux Espagnols et aux Hollandais, dont les navires inquiétaient les commerçants français... M. de Seignelay, par ordre du roi, écrivit à son père, priant qu'on choisît, parmi les vaisseaux que S. M. pourrait prêter, le meilleur et le plus convenable, pour la course.... Il fut convenu que le *Comte* serait le vaisseau sur lequel mettraient une portion de leur fortune M^{me} de Montespan et M^{me} la comtesse de Soissons, que la marquise voulait bien associer à son entreprise... (1) »

(1) *Archives de la marine* vol., des autographes de MM. Colbert et de Seignelay, 5-11 mars 1678.

On vit même en 1688 le ministre de la marine, Seignelay, de concert avec Louvois, armer et équiper un vaisseau dont le commandement fut confié à Jean Bart.

Les corsaires sont d'ailleurs très en faveur ; ils se civilisent. De véritables hommes de guerre se forment parmi eux. Ils ont de puissants navires, montés par des équipages de choix ; la discipline règne à leur bord et chez eux l'esprit de lucre cède de plus en plus au désir de bien servir le roi et la patrie. La célèbre ordonnance sur la marine de 1681 rappelle et précise toutes les prescriptions⁽¹⁾ relatives à la course. De plus en plus, les corsaires font partie de la marine militaire et, lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Pontchartrain leur déclare que non seulement il les regarde comme étant au service du roi, mais que, dans le cas où ils se trouveraient réunis à des vaisseaux de l'Etat, ce sont les plus anciens capitaines sans distinction d'origine qui doivent prendre le commandement sur les plus jeunes.

(1) Une caution d'une somme définie et invariable est exigée pour chaque bâtiment armé en course ; prendre du service à l'étranger, comme cela avait été jusqu'alors pratiqué, est interdit ; la situation des neutres se précise : « Celui qui aura obtenu commission pour équiper un vaisseau de guerre sera tenu de le faire enregistrer au greffe de l'admirauté du lieu où il fera armement et de donner caution de la somme de 15.000 livres qui sera receuë par le lieutenant en présence de nostre procureur.

» ... Défendons à tous nos subjects de prendre commission d'aucuns rois, princes ou Estats étrangers pour armer des vaisseaux en guerre et courir la mer sous leur bannière, si ce n'est par nostre permission, à peine d'estre traitez comme pirates.

» . . . Tous navires qui se trouveront chargez d'effets appartenant à nos ennemys et les marchandises de nos sujets ou alliez qui se trouveront dans un navire ennemy seront pareillement de bonne prise... » (Pardessus, t. iv, p. 384 et s.).

Leur action sur la conduite générale et l'issue de la guerre prend une influence de plus en plus grande.

Dans la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Jean Bart force le blocus établi devant Dunkerque par les Anglais et les Hollandais, leur capture un nombre de vaisseaux tellement considérable que les bâtiments hollandais n'osent plus prendre la mer, importe en France des navires chargés de blé si bien que sur tout le territoire les prix baissent d'une façon sensible (1), et triomphe enfin, malgré l'infériorité de ses forces, dans un combat que lui livre l'amiral Ruyter, commandant la flotte hollandaise. Dans l'automne qui suit le désastre de la Hougue, plus de cent navires capturés entrent dans Saint-Malo et en quinze jours un armateur de cette ville fait douze prises considérables.

Duguay-Trouin, avec quatorze vaisseaux, entreprend sa fameuse expédition de Rio-Janeiro, et les lettres d'anoblissement (2), que lui octroya Louis XIV, nous apprennent qu'en 1709 il avait déjà capturé plus de trois cents navires marchands et vingt vaisseaux de guerre (3).

(1) En 1694, il est anobli « pour avoir ramené l'abondance dans le royaume en reprenant aux Hollandais notre convoi des blés de Pologne ».

(2) Lettres de Louis XIV à Duguay-Trouin, juin 1709.

(3) En entreprenant l'expédition de Rio-Janeiro, Duguay-Trouin obéit d'ailleurs à un tout autre mobile que le désir de s'enrichir. Son but était plus grand, plus noble; il avait un plan bien arrêté, celui de ruiner le Portugal qu'il considérait comme un des agents les plus actifs de la guerre de Succession d'Espagne. Nous avons sur ce point le témoignage d'un de ses contemporains. « M. Duguay et ses armateurs, disait celui-ci en 1712, en racontant l'expédition, avaient formé ce des-

Cassard ruine les possessions portugaises du Cap Vert. la florissante colonie de Santiago, les Antilles anglaises, ravage Surinam aux Hollandais et les force à payer une rançon de deux millions, dévaste les côtes de Guyane et revient saccager les Antilles ; la paix d'Utrecht seule peut l'arrêter.

M. de Pointis, avec douze vaisseaux et 2,000 soldats, que lui a prêtés le roi, assiège et prend la place de Carthagène qu'il rançonne de dix millions.

M. d'Iberville s'empare au Canada du fort Nelson, le premier établissement des Anglais.

Saint-Simon, dans ses *Mémoires*, rapporte quelques autres exploits de nos corsaires. En 1694, il écrit : « Tourville prit ou défit et dissipa presque toute la flotte marchande de Smyrne, dont il battit le convoi, et fit encore plusieurs moindres expéditions, cette même campagne, qui coûtèrent fort cher aux Anglais et Hollandais. Rooke qui commandait cette flotte eut près de cinquante vaisseaux brûlés ou coulés à fond et vingt-sept pris, tous marchands et richement chargés : sur un seul de ceux qu'on prit, la charge fut estimée cinq cent mille écus et on croit la perte des ennemis de plus de trente millions. On prit aussi deux

sein, considérant combien le roy de Portugal, entré dans la grande alliance contre la France et l'Espagne, avait, dans la présente guerre, apporté de préjudices et causé de traverses à ces deux royaumes, parce que Lisbonne et autres costes de sa dépendance servaient d'entrepôts au débarquement des troupes étrangères, vivres et munitions, qui fatiguaient l'Espagne avec les troupes portugaises du côté de l'Estramadoure, et que les escadres ennemies, allant et venant dans la Méditerranée, trouvaient en Lisbonne tous les rafraichissements et agrests nécessaires pour se remettre en bon estat. » (*Archives de Saint-Malo*, manuscrit CC, 388).

gros vaisseaux de guerre et on a coulé bas les deux autres. Coetlogon brûla les vaisseaux anglais qui s'étaient retirés à Gibraltar (1). »

En 1695, il dit encore : « Nos armateurs et nos escadres leur (aux Anglais) prirent force vaisseaux marchands, en battirent les convois et valurent force millions à notre commerce, au roi et à M. le comte de Toulouse (2). » Le comte de Toulouse, comme amiral, avait droit au dixième du butin ; ses profits de l'année 1695 lui permirent de donner vingt-quatre pièces de canon à la ville de Saint-Malo et de tenir table ouverte (3).

Bref Jean Bart, Duguay-Trouin, Nesmond, Forbin enlevèrent à l'Angleterre plus de 4.200 vaisseaux et plus de 700 millions ; ils ruinèrent la compagnie des Indes à laquelle étaient intéressés la plupart des négociants de Londres.

Le roi n'avait cessé de les encourager. Le 5 décembre 1672, il décide que les bâtiments ennemis armés en course, dont ils s'empareront, leur appartiendront entièrement et qu'en outre il leur sera payé cinq cents livres pour chaque pièce de canon (4).

Le 10 septembre 1692, il accorde une prime aux armateurs qui enlèveront des paquebots : deux mille livres pour les paquebots d'Angleterre et d'Espagne et mille livres pour les autres (5).

Les guerres ont été si nombreuses et si malheureuses sur mer pour la France durant le xvii^e siècle que la

(1) Saint-Simon, *Mémoires*, Paris, Hachette, 1879, t. I, p. 267.

(2) Saint-Simon, t. II, p. 310.

(3) *Mercure de France*, janvier 1696, p. 321.

(4) Isambert, Jourdan et Decrusy, *Recueil général des anciennes lois françaises*, Paris, Plon, t. XIX, p. 24.

(5) Isambert, t. XX, p. 168.

course, à la fin du règne de Louis XIV est la seule ressource de notre pays.

Le roi a dû se résoudre à prêter des vaisseaux et même des troupes aux corsaires : c'est grâce à cela d'ailleurs que ceux-ci ont pu entreprendre leurs grandes expéditions. L'ordonnance du 5 octobre 1674 généralise ce système de prêts et le réglemente (1).

Peu à peu on cesse tout armement maritime régulier, on désarme les gros vaisseaux et on confie aux corsaires tous ceux qu'ils peuvent utiliser ; seuls les navires au-dessus de quarante-quatre canons ne leur sont point livrés.

Afin d'encourager les corsaires qui deviennent indispensables, le roi en 1691 leur abandonne la totalité des prises (2) et facilite le prêt de ses vaisseaux (3).

(1) « ... Les intendans attendront les ordres de S. M. avant de remettre entre les mains desdits armateurs les bâtimens qu'ils auront demandé.

» En cas qu'il fût besoin de les radoubes, la dépense en sera faite par lesdits armateurs, suivant les ordres desdits intendans et commissaires généraux qui arrêteront la dépense pour en être lesdits armateurs remboursés sur les prises qu'ils feront ; comme aussi lesdits armateurs pourvoiront de même aux agrès et appareux de rechange. »

Quand les prises auront été jugées, S. M. veut « qu'avant toute autre dépense, ledit vaisseau soit radoubé et remis au même état qu'il aura été donné, toutes les consommations remplacées et les armateurs remboursés de la première dépense qu'ils auraient faite soit pour le radoubes ou pour le rechanger.

» Le reste de ce qui sera provenu desdites prises sera partagé en trois portions égales, l'une desquelles appartiendra à S. M. pour son vaisseau, l'autre aux armateurs pour l'armement et la troisième à l'équipage. » — (Isambert, t. xix, p. 149).

(2) Les prises étaient ainsi réparties entre l'équipage : le capitaine 12 parts, le lieutenant 8, l'écrivain 6, le chirurgien 4, les maîtres canoniers et charpentiers 3, les matelots selon leur mérite de 2 à 1/4. Les veuves recevaient la part de leur mari décédé et en outre une allocation prélevée sur le tout au gré du capitaine.

(3) « Les vaisseaux leur seront remis radoubés et en état de naviguer

Mais, au bout de quelque temps, il constate que l'entretien des vaisseaux de guerre et des arsenaux est fort onéreux pour l'État et il décide d'y faire participer les corsaires, qui en définitive sont seuls à en profiter. Le 6 novembre 1694, S. M. se réserve donc un cinquième du produit des prises, prélevé après le dixième de l'amiral et les frais de justice et de vente (1).

Au XVIII^e siècle le système des prêts de vaisseau est abandonné et l'action des corsaires se borne à des entreprises isolées et peu lointaines qui néanmoins ne sont pas sans efficacité.

Voici ce que l'on pouvait dire de la course après la guerre de Succession d'Autriche : « Les combats de l'année 1747 avaient anéanti la marine de l'État; mais de simples particuliers, des armateurs, s'étaient immortalisés par des efforts plus puissants que ceux du gouvernement, et les prises nombreuses qu'ils avaient amenées dans nos ports étaient une compensation aux pertes éprouvées par la marine royale. Le traité d'Aix-la-Chapelle mit fin à cette

avec leurs agrès et appareils ordinaires, armes, canons, poudre, munitions et ustensiles nécessaires, dont il sera fait un inventaire au bas duquel les armateurs s'engageront de rendre les vaisseaux au même estat.

» Les armateurs seront chargés de la fourniture des vivres et de la solde des équipages, au moyen de quoi les prises leur appartiendront en entier, sans que S. M. puisse y prétendre aucune chose... Déclare S. M. que les armateurs ne seront point responsables de la perte des vaisseaux et que les officiers entretenus et les gardes de la marine qui y serviront seront payés de leurs appointements ordinaires du port, dont il ne pourra être demandé aucun remboursement auxdits armateurs. » — (Règlement du 5 décembre 1691, Isambert, t. xx, p. 141).

(1) Isambert, t. xx, p. 228.

guerre qui avait été si dommageable au commerce anglais (1). »

Dans la guerre de Sept Ans, les corsaires déployèrent la plus prodigieuse activité ; il en sortit de tous les ports français de Dunkerque à Saint-Jean-de-Luz et l'histoire a gardé les noms de Canon, de Dunkerque ; Rosier, de Bordeaux ; Martin La Fargue et Forestier, de Bayonne. Le *Mercure de France*, dans chacune de ses livraisons, enregistrait leurs exploits. On lit dans celle de septembre 1757 : qu'il y avait une émulation extrême parmi les armateurs à qui ferait construire et mettrait en course le plus de navires ; un échevin de Marseille, Couturier, ressuscita même une sorte de bâtiment à voiles et à rames, armé de 26 canons et marchant à soixante avirons, aussi légèrement qu'une galère par les temps de calme plat (2). Le corsaire Thurot s'échappa de Dunkerque bloqué, se dirigea sur Aberdeen et répandit l'épouvante en Ecosse ; quelques jours plus tard, il débarquait en Irlande et s'emparait de la place de Carrick-Fergus malgré la garnison. Du 1^{er} juin 1756 au 1^{er} juin 1760, d'après le relevé même des registres de Londres, nos armateurs prirent aux Anglais 2,539 bâtiments, alors qu'ils n'en perdirent que 944 dont la plupart n'étaient que des bateaux de pêche (3).

Louis XVI sentit lui aussi la nécessité de la course en face de l'Angleterre et, quand éclata la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, il publia, pour encourager les

(1) Troude, *Batailles navales de la France*, t. I, p. 230.

(2) *Mercure de France*, juillet-septembre 1757.

(3) Léon Guérin, *Hist. marit. de la France*, Paris, Dufour et Mulat, 1851, t. IV, p. 359, 376 et s.

armements, deux ordonnances. La première augmentait les parts de prise des corsaires :

« S. M., ... voulant, en cas de guerre, donner un nouveau motif d'émulation et d'encouragement aux gens de mer et soldats composant les équipages de ses vaisseaux, elle s'est déterminée à faire l'abandon en entier des bâtiments de guerre et corsaires, enlevés sur ses ennemis, en faveur des commandants, états-majors et équipages des vaisseaux qui s'en seront emparés et à réserver seulement un tiers de la valeur des navires marchands et de leur cargaison pour être appliqué à la caisse des Invalides de la marine (1). »

La seconde accorde aux armateurs et aux corsaires de nouveaux avantages :

« Pour encourager l'armement des grands bâtiments corsaires, qui sont tout à la fois plus propres à la course et d'une meilleure défense, il sera fourni de nos arsenaux les canons des calibres de douze et de huit livres de balles qui seront nécessaires pour les batteries de corsaires de 95 pieds de quille coupée et au-dessus, sans nous réserver aucune portion dans le produit des prises, à la charge toutefois que les canons qui se trouveront en nature après la course seront remis dans les ports de désarmement aux commissaires de nos ports et arsenaux.

» ...Il sera payé des deniers de la marine les gratifications suivantes pour les prises qui seront faites par tous corsaires particuliers, savoir : 100 livres pour chaque canon de calibre 4 et au-dessus jusqu'à 12 livres, 150 livres pour chaque canon de 12 livres et au-dessus, 30 livres

(1) Ord. du 28 mars 1778, Isambert, t. xxv, p. 249.

pour chaque prisonnier fait sur les navires chargés en marchandises, etc., etc... (1) »

L'effet de ces ordonnances fut considérable : des entreprises d'actionnaires se formèrent pour de grands armements, organisant de véritables escadres qui, à elles seules, portèrent de rudes coups à l'ennemi.

IV. — La Révolution, en dépit de ses aspirations et de ses déclamations, fit elle aussi appel aux corsaires ; elle avait désorganisé et laissé dans l'abandon la marine de Louis XVI, elle en avait bouleversé les cadres, exilé ou guillotiné les officiers et se trouvait sans flotte de guerre devant l'arrogante et toute-puissante Angleterre ; la course était sa seule ressource.

Le 31 janvier 1793, la Convention décrète (2) :

« Art. I. — Les citoyens français pourront armer en course.

» Art. II. — Le ministre de la marine pour accélérer les armements en course, s'ils ont lieu, délivrera des lettres de marque ou permissions en blanc d'armer en guerre et de courir sus les ennemis de la république.

» Art. III. — Ces lettres ou permissions en blanc signées du ministre seront envoyées par lui aux directeurs de district maritime qui ne pourront les délivrer que sous leur responsabilité, à la charge de prévenir exactement le ministre de leur livraison. »

Le 2 février 1793, elle décide (3) : qu'il sera accordé des

(1) Ord. du 24 juin 1778, Isambert, t. xxv, p. 314.

(2) Duvergier *Collection des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du conseil d'Etat*, Paris, Guyot, 1825, t. v.

(3) Duvergier, t. v.

primes et des récompenses aux corsaires qui ramèneront dans les ports de la république des bâtiments ennemis chargés de subsistances et charge son comité du commerce de lui présenter sans délai un décret qui en règle le mode et la quotité. »

La Convention sent la nécessité d'intéresser sérieusement les matelots à s'embarquer sur les corsaires ; le 6 février, elle décrète (1) : « que la valeur totale des bâtiments marchands, qui seront pris par les vaisseaux de la nation, sera partagée entre l'équipage qui aura fait la capture. »

Afin de faciliter les validations de capture, elle supprime les tribunaux des prises et décide (2) que : « le jugement des contestations, qui pourront s'élever soit sur la validité, soit sur la liquidation et distribution, soit sur tout autre objet relatif aux prises faites par les vaisseaux de l'Etat ou par les corsaires, sur les ennemis de la république, est provisoirement attribué aux tribunaux de commerce des lieux où ces prises auront été amenées. »

Elle autorise les corsaires à enrôler des marins de la flotte jusqu'à concurrence d'un sixième de leur équipage et, « voulant favoriser par tous les moyens possibles les armements en course, elle déclare qu'elle n'a pas entendu comprendre, dans le sixième des marins accordé pour la formation des équipages des bâtiments en course, les états-majors, mestraux et tous autres marins non sujets aux levées (3) ». Le 1^{er} octobre, elle rappelle que tous

(1) Duvergier, t. v.

(2) Décret du 14 février 1793, Duvergier, t. v.

(3) Décret du 17 fév. 1793, Duvergier, t. v.

navires capturés, » ainsi que l'artillerie, marchandises, pierreries, matières d'or et d'argent et autres effets qui pourront se trouver à bord, appartiendront en totalité aux individus composant les équipages preneurs suivant le décret du 6 février dernier (1). »

Il arriva que les matelots, séduits par les aventures lucratives que leur faisaient entrevoir les armateurs, s'embarquèrent en foule sur les corsaires, et la Convention, qui s'efforçait de réorganiser sa flotte militaire, se trouva arrêtée par le manque de marins.

Aussitôt elle suspend les armements en course afin de remplir les cadres de sa marine. Le 22 juin 1793 elle décrète (2) : « Il sera mis à l'instant du présent décret un embargo dans tous les ports, sur tous les corsaires et sur les bâtiments de commerce, jusqu'à ce que les armements des vaisseaux de la république soient complétés. » Quatre mois plus tard, elle réquisitionne tous les bâtiments de commerce des ports de l'Océan ; ceux que le ministre de la marine aura choisis seront estimés et pris à titre d'affrètement pour le service de la république ; il sera payé par an, pour le prix du fret, dix pour cent du montant de leur estimation ; ces bâtiments seront armés aux frais de la république qui les rendra dans l'état où elle les aura pris (3).

Mais la Convention reconnaît bientôt qu'on n'improvise point ainsi une marine militaire et que la lutte contre les escadres anglaises lui est impossible. De nouveau elle

(1) Loi du 15 vendémiaire 1793, tit. 1, Duvergier, t. v.

(2) Duvergier, t. v.

(3) Décret du 4 octobre 1793, Duvergier, t. v.

tourne tous ses efforts vers la course. Le 23 thermidor an III elle décrète :

« La commission de la marine et des colonies est autorisée à délivrer aux armateurs des lettres de marque, signées par cinq des membres composant le comité de salut public et contresignées par la commission de la marine.

» ... Les armateurs jouiront du bénéfice de la loi du 31 janvier 1793, qui permet de composer les équipages des corsaires du sixième des marins classés (1). »

Dès lors, pendant toute la période révolutionnaire, les corsaires sont encouragés ; chaque fois que leur ardeur se ralentit, le gouvernement leur fait un nouvel appel : après la convention, c'est le Directoire par le décret du 12 ventôse an V ; puis le Consulat, par le célèbre arrêté du 2 prairial an XI.

Les corsaires n'ont cependant pas besoin d'être excités : leur courage et leur audace sont les mêmes qu'au xvii^e siècle.

Les exploits de Surcouf resteront longtemps célèbres dans le golfe du Bengale, à l'île de France et à l'entrée du détroit de la Sonde. En 1799, avec un brick de quatre canons et 32 hommes d'équipage, il s'empare de trois vaisseaux anglais et du brick qui les escorte ; chargeant son second de conduire la prise au port, il monte sur le brick anglais avec 22 hommes et enlève à l'abordage une corvette de 26 canons défendue par 150 matelots (2).

Un peu plus tard, c'est tout le commerce anglais en

(1) Duvergier, t. VIII, p. 263.

(2) Guérin, *Hist. marit. de la France*, t. VI, p. 113 et s.

Amérique qui se trouve arrêté par les corsaires des Antilles. Il fallut toute la fermeté de Pitt pour résister aux alarmes des commerçants britanniques : « L'Angleterre, disait-il, serait toujours assez riche, si la France était ruinée. »

Mais la dette anglaise s'accroissait de jour en jour, elle atteignait bientôt sept milliards cent trente-huit millions. En 1796, un relevé officiel, publié par les journaux, fit cette constatation effrayante pour les négociants et les armateurs, qu'en deux ans, du 1^{er} février 1793 à la fin de 1795, les Français avaient capturé 2.099 navires marchands, dont 119 seulement leur avaient été repris, alors qu'ils n'en avaient perdu que 317 ; et ce qui était vraiment décourageant, c'est que plus la marine militaire de la République s'affaiblissait, plus le nombre et les succès des corsaires augmentaient : le chiffre des prises, qui en 1793 et 1794 n'avait été que de 957, s'élevait pour la seule année 1795 à 1.142 (1).

Les doléances anglaises furent plus vives encore quand, le 28 août 1796, l'amiral Richery arriva sur le grand banc de Terre-Neuve, coula quatre-vingts navires, ruina la ville de Bulls et les établissements de pêche, s'emparant de tout ce qui avait quelque valeur, et ne quitta ces parages que pour aller détruire les pêcheries anglaises de Saint-Pierre et Miquelon, capturer sur la côte du Labrador un convoi de riches pelleteries et anéantir les établissements et le fort de la baie des Châteaux. La population qui vivait du produit de la pêche, en Angleterre, fut épouvantée et,

(1) Guérin, *Histoire maritime*, VI, p. 13 et s., p. 110 et s.

plus que jamais, on supplia le gouvernement de faire la paix avec la France.

La haine que le gouvernement anglais portait à la République et son arrogance l'emportèrent sur les gémissements des négociants et des pêcheurs ; la guerre continua et, durant la seule année 1797, le nombre des bâtiments pris par les corsaires français s'éleva au chiffre énorme de 949. Loin de battre continuellement la mer, ceux-ci croisaient dans un certain nombre de parages déterminés où aboutissent les routes maritimes, notamment à l'entrée de la Manche, aux environs de l'atterrissage des Sorlingues.

Les corsaires de la Révolution furent moins disciplinés encore que leurs prédécesseurs ; ils commirent mille excès. Il est vrai qu'exaspéré par l'Angleterre, le gouvernement leur donnait l'exemple de l'intolérance et de l'injustice, en édictant les mesures les plus déraisonnables.

Vers le milieu du XVIII^e siècle la situation des neutres s'était améliorée, on ne confisquait plus la marchandise neutre sous pavillon ennemi ; cette règle, adoptée par les colonies anglaises émancipées, tendait à se généraliser. Avec les guerres de la Révolution reparut pour les neutres la sévère et vexatoire législation du XVI^e siècle. La Convention, le Directoire, l'Empire violèrent successivement toutes leurs libertés et durant un quart de siècle leur situation fut vraiment intolérable.

Le 9 mai 1793, la Convention décrète que : « les bâtiments de guerre et corsaires français peuvent arrêter et amener dans les ports de la République les navires neutres qui se trouveront chargés, en tout ou en partie, soit de comestibles appartenant à des neutres et destinés à

des ports ennemis, soit de marchandises appartenant aux ennemis.

» Les marchandises appartenant aux ennemis seront de bonne prise et confisquées au profit des capteurs ; les comestibles appartenant à des neutres et chargés pour les ports ennemis seront payés sur le pied de leur valeur dans le lieu pour lequel ils étaient destinés (1)... »

Le 2 mars 1797, le Directoire rappelle que : « les bâtiments de guerre et corsaires français peuvent arrêter et amener dans les ports de la République les navires neutres qui se trouveront chargés en tout ou en partie de marchandises appartenant aux ennemis (2). »

En présence de ces mesures prises à une époque où une guerre cruelle et interminable irritait les populations, où toutes les passions étaient déchaînées et où les citoyens, par fanatisme et par crainte, étaient portés à exagérer les ordres qu'ils recevaient, on comprendra aisément que la situation des neutres ait été vraiment intolérable.

Sous l'Empire, les derniers vestiges du droit des gens s'évanouissent. Napoléon est en guerre avec l'Europe et ne s'inquiète pas des neutres. L'Angleterre ne leur reconnaît aucun droit qui puisse entraver ses combinaisons : une ordonnance du cabinet de Saint-James déclare de

(1) Duvergier, t. v, p. 344.

Les droits des neutres étaient d'ailleurs peu respectés sur terre. Le 7 septembre 1793, la Convention décidait que : « les mesures employées contre les Espagnols seront étendues aux Anglais et, en général, contre tous étrangers avec le pays desquels la République est en guerre ; en conséquence que tous les *étrangers qui sont actuellement en France* seront mis en état d'arrestation et que leurs biens seront confisqués au profit de la République. » (Duvergier, t. vi, p. 187 et p. 271).

(2) Duvergier, t. ix, p. 359.

bonne prise tout bâtiment, à quelque nation qu'il appartienne, qui n'aurait pas touché aux ports anglais pour s'y faire approuver et y laisser par conséquent de l'argent.

Napoléon, en réponse à cette audacieuse exigence, lance le décret de Berlin qui exclut des ports de l'Europe tout navire qui aurait touché à l'Angleterre, puis celui de Milan qui déclare dénaturalisé et de bonne prise tout bâtiment qui aurait mouillé dans un port anglais et y aurait acquitté un droit.

Ce gigantesque conflit ne cesse qu'en 1815.

A l'orage qui a duré un quart de siècle succède un calme absolu : les nations ne songent plus à la guerre et il n'est question de la course que par les ruines qu'elle a amoncelées.

En 1823, Louis XVIII, afin d'aider le roi Ferdinand VII à remonter sur le trône, déclare la guerre à l'Espagne et organise une expédition. Dès le début des hostilités, une circulaire de M. de Châteaubriand notifie aux puissances que le gouvernement français ne délivrera pas de lettres de marque. La France intervenait pour rétablir l'ordre et non pour nuire, il eût été de sa part souverainement impolitique d'indisposer les Espagnols contre Ferdinand VII et ses protecteurs en leur faisant subir les horreurs et les ruines de la course.

En 1827, les Grecs se révoltent contre les Turcs afin de s'affranchir de leur domination tyrannique. L'Angleterre, la Russie et la France décident d'intervenir en leur faveur.

Cette fois encore, les corsaires sont inutiles : l'action des trois puissances se borne à une simple intervention ; les

corsaires bouleverseraient le commerce européen et n'auraient sur l'issue du conflit aucune influence.

La guerre de Crimée est la dernière avant l'abolition des lettres de marque et la nouvelle législation de la course. Au commencement des hostilités, le 28 mars 1854, les souverains d'Angleterre et de France publièrent, en termes identiques, la note suivante : « S. M. déclare en outre que, mue par le désir de diminuer autant que possible les maux de la guerre et d'en restreindre les opérations aux forces régulièrement organisées par l'Etat, elle n'a pas pour le moment l'intention de délivrer des lettres de marque pour autoriser les armements en course (1) ».

Le désir de diminuer les maux de la guerre était incontestable certainement chez les souverains anglais et français, mais il est permis de croire qu'il ne fut pas le seul mobile de leur décision : les flottes d'Angleterre et de France bloquaient rigoureusement tous les ports russes, ceux de la Baltique et ceux de la mer Noire; toute communication maritime était supprimée entre la Russie et les neutres, les corsaires ne pouvaient être d'aucune utilité. En renonçant à délivrer des lettres de marque, l'Angleterre et la France espéraient que la Russie s'abstiendrait elle aussi d'user d'un procédé qu'elles semblaient condamner ; elles se donnaient un certain prestige, précieux car elles attaquaient ; enfin surtout elles saisissaient avec empressement l'occasion de manifester, sans avoir à leur faire le plus léger sacrifice, de beaux sentiments de justice et d'humanité.

(1) *Moniteur* du 30 mars 1854.

CONCLUSION

Les corsaires avaient rendu à leur pays de grands services, principalement ceux de France qui maintinrent leur patrie, malgré ses revers, au nombre des puissances maritimes redoutables.

Nous les voyons cependant tomber dans le discrédit le plus complet et, quand sont revenus le calme et la paix, on ne parle plus d'eux que pour les supprimer.

C'est que l'on songe surtout à leurs excès, que ces excès ont été innombrables, notamment, en France, pendant la période révolutionnaire, et qu'il était presque impossible d'y remédier, en raison du caractère même des corsaires.

S'ils eussent été, en effet, des soldats et rien que des soldats, un gouvernement fort fût parvenu sans peine à les discipliner et à les surveiller efficacement. Mais, chez eux, ce n'était point le caractère militaire qui dominait.

Les corsaires, sauf quelques exceptions, étaient surtout des *commerçants* et, de plus, en dépit des ordonnances et des décrets, en dépit de leur éducation et de leur patriotisme, ils gardèrent des instincts de *pirates* qui, maîtrisés quelquefois, triomphèrent trop souvent.

I. — Le caractère commercial de la course, telle qu'elle était alors pratiquée, ressort de toute son histoire : le

meilleur moyen, le seul, de l'encourager était d'augmenter ses profits.

Dans son origine, à peine organisée pour repousser les pirates, elle cherche à s'enrichir de leurs dépouilles ; utilisée par les souverains pour suppléer à une marine d'Etat, elle s'attaque de préférence au commerce et c'est alors seulement qu'elle se développe.

Dans l'esprit des gouvernants, la course sert non seulement à ruiner le commerce ennemi, mais aussi à enrichir le pays qui la fait.

Pour les armateurs, elle n'a d'autre utilité que de leur procurer de gros bénéfices ; elle n'est qu'une entreprise avantageuse, aussi lucrative, sinon plus, que le commerce pacifique et qui les dédommage par des prises riches et nombreuses de l'interruption des affaires.

Les armateurs ne sont point seuls à partager cette opinion ; comme eux pensent les actionnaires, les souscripteurs des bâtiments armés, les habitants de toute une ville, de toute une région, de la nation tout entière, qui ont placé leurs capitaux, rendus disponibles par la cessation du commerce, dans l'unique entreprise qui les puisse faire fructifier. L'enthousiasme que provoque la course grandit avec les profits qu'elle rapporte.

Mais ce qui est plus grave et nous intéresse davantage, c'est que l'équipage corsaire lui aussi ne voit dans la course qu'une opération lucrative. C'est le désir de s'enrichir d'une part de prise qui pousse les matelots à s'embarquer.

Quant au capitaine, s'il a l'esprit plus militaire, il n'est lui aussi qu'un commerçant ; il « commande des vaisseaux armés tantôt en guerre, tantôt en marchandises, selon les

différentes conjonctures » ; il ne cherche qu'à gagner de l'argent. C'est par les prises qu'il est payé. C'est aux ordres d'un armateur qu'il se trouve ; il a mission de ramener aux ports de riches et nombreuses cargaisons et non pas d'attaquer des vaisseaux de guerre ou de déjouer les combinaisons de l'ennemi. Les matelots refuseraient d'ailleurs de se battre pour la gloire ou pour l'honneur du pavillon ; ils se sont embarqués, poussés par l'appât du gain, et le capitaine sait qu'il n'obtiendra rien d'eux si le butin est nul, si l'on attaque un vaisseau de guerre.

Entre deux mesures, l'une favorable aux intérêts de l'armateur, l'autre plus utile à l'État et à l'issue de la guerre, mais n'offrant qu'un bénéfice moindre, le corsaire le plus désintéressé est obligé de faire taire son patriotisme et de s'inspirer avant tout de l'intérêt de l'armateur. C'est ainsi qu'il préfère plutôt obtenir de l'ennemi une grosse rançon que de lui causer un dommage sérieux : Duguay-Trouin, à Rio-Janeiro, pouvait conquérir à la France une belle colonie, il se retire satisfait avec les quelques millions que lui fournissent les vaincus.

Colbert désire réunir en escadre volante les corsaires de Dunkerque et rendre ainsi leur action plus efficace ; l'intendant de la marine lui répond : « que les armateurs et matelots se défient toujours des engagements au service de Sa Majesté, qu'ils sont trop nombreux pour s'entendre et que d'ailleurs ils n'accepteraient pas ce projet, sentant bien qu'ils n'auraient plus autant de liberté dans la course ainsi régularisée et ne pourraient plus faire d'affaires aussi fructueuses. »

C'est le même sentiment qui, quelques années plus

tard, pousse les corsaires de Dunkerque à se plaindre à Louis XIV que les capitaines des vaisseaux de l'État les forcent de se joindre à eux pour opérer contre l'ennemi, ce qui leur fait perdre le fruit de la course ; Louis XIV dut défendre à ses officiers de se faire seconder par les corsaires.

N'ayant d'autre solde que sa part de prise, le corsaire a en outre une tendance à voir toujours et partout un ennemi déguisé sous le masque du neutre. Au plus léger soupçon, il s'empare du navire, pourquoi hésiterait-il ? Si la saisie n'est pas validée, le neutre est relâché sans que l'on ait à lui payer la plus légère indemnité.

Combien de corsaires, après une mauvaise croisière, succombaient à la tentation de se dédommager sur un neutre, afin de ne pas rentrer au port les mains vides.

Ceci était de la piraterie.

II. — Nous avons dit en effet que les corsaires d'antan étaient demeurés, malgré les lois et malgré les progrès de la civilisation, quelque peu pirates. Faut-il s'en étonner ? Otez à un marin, le sentiment de l'honneur et du devoir pour y substituer la soif du gain ; affaiblissez la discipline ; supprimez la hiérarchie ; n'y aura-t-il pas beaucoup de chances pour que ce marin devienne un bandit et un pirate ?

Le capitaine d'un corsaire était ignorant et grossier bien souvent : les gouvernements exigeaient de lui certaines garanties, certaines connaissances ; mais les armateurs n'avaient pas toujours le moyen de choisir leurs hommes, surtout aux époques troublées comme pendant la Révolution française. Nous avons vu d'ailleurs combien

peu étaient respectées parfois les ordonnances et les lois relatives à la course.

L'indépendance absolue du corsaire explique également ses excès : en fait, il ne rendait compte de ses actes qu'à l'armateur ; et, de même qu'à l'amiral, il ne lui disait que ce qu'il voulait. Contrôler était impossible : le corsaire opérait seul, évitant les parages fréquentés par les escadres, se cachant pour guetter sa proie et la saisir ; la soif du gain, l'attente rendaient ses hommes impatients et cruels ; la résistance excitait leurs mauvais instincts. Le caractère du corsaire n'était pas celui d'un officier qui lutte pour la gloire et le salut de son pays et ne connaît que le devoir et la discipline ; il avait trop peu le sentiment de l'honneur et trop le désir de s'enrichir pour respecter toujours la justice et l'humanité.

Souvent d'ailleurs il ne peut contenir son équipage qui ne se compose que de forbans, plus ou moins disciplinés, selon qu'il est lui-même plus ou moins énergique et honnête. Ses matelots non seulement ont soif de butin, mais il n'a pu, en général, les recruter que parmi les gens de mer dont ne voulait pas l'amirauté : gens de sac et de corde, sans ressources parce qu'ils sont paresseux et débauchés, avides de meurtre et de pillage. « La meilleure partie de mon équipage, dit Forbin dans ses mémoires, était sur le vaisseau qui brûlait, où ils pillaient de toutes mains, sans s'embarrasser du danger où ils étaient. » Les marins qui offrent le plus de garanties sont ceux du commerce, or ceux-ci ne pouvaient guère être considérés comme des modèles de discipline et de moralité, surtout quand c'était, comme à Nantes, le commerce de Guinée, le métier de négrier, qu'ils pratiquaient en temps de paix.

Certes, tous les corsaires ne méritèrent pas ce sévère jugement, mais les plus célèbres et les plus grands, lors de leurs premières campagnes, alors en quelque sorte que l'esprit militaire ne dominait pas encore chez eux, eurent eux-mêmes plus d'une faute à se reprocher.

Jean Bart, avant que la guerre n'ait été déclarée à la Hollande, s'empare du *Cheval-Marin* ; la prise est validée sur l'ordre de Louis XIV par représailles contre la Hollande ; une telle capture faite en temps de paix n'en était pas moins un acte de piraterie.

Duguay-Trouin, dans ses mémoires, raconte qu'ayant arboré le pavillon anglais pour se rapprocher de l'ennemi, il ne se fit pas faute plusieurs fois de commencer le combat sous faux pavillon au mépris des règles reconnues de tous. En 1693, il laisse volontairement piller une prise « pour récompenser son équipage de s'être montré patient et d'avoir prolongé la croisière au-delà du temps convenu ».

Forbin nous apprend également, qu'en approchant des ennemis, « il arborait leur pavillon et se coiffait de son bonnet à l'anglaise pour s'en emparer sans coup férir. »

Angenard déclare que ses matelots s'habillaient en Arabes et se peignaient la figure d'une couleur jaunâtre pour mieux dissimuler leurs desseins.

Pendant la Révolution, les corsaires français sont moins scrupuleux encore : le plus illustre, Surcouf, agit en vrai pirate en maintes circonstances. En 1803, il se fait passer pour un pilote du Gange dans les eaux du Bengale, monte à bord du *Triton*, de la compagnie des Indes, et s'en empare. Quelques années auparavant, il avait pendant

plusieurs mois fait la chasse aux bâtiments anglais, sans lettre de marque.

De tels actes discréditèrent la course : dédaignée, oubliée, on en vint à la condamner sans restriction et sans appel. Ecrivains et philosophes s'unirent pour faire son procès, et certaines nations, pour le plus grand avantage de leurs adversaires, renoncèrent à une arme qui, on commence seulement à le reconnaître, leur avait rendu les plus grands services et même parfois était demeurée leur unique et dernière ressource.

— Mais, ne craignons point de le répéter, pour apprécier les excès des corsaires, il faut se reporter à l'époque où ils ont été accomplis ; pour juger leurs auteurs, il faut tenir compte de leur caractère et de leur éducation, des mœurs de leur société, des circonstances et des conditions de leur existence.

Ne l'oublions point d'ailleurs, quand les corsaires sentirent que l'intérêt de leur pays leur commandait de le défendre et non plus de s'enrichir, ils firent preuve du plus grand désintéressement, et plusieurs, après avoir fait sur l'ennemi les plus riches captures et accompli les plus glorieux exploits, se trouvèrent à la fin de leur vie dans la plus triste situation, presque dans la misère.

Les corsaires Angenard et Duguay-Trouin nous en donnent deux exemples frappants.

« Me voici, écrivait vers 1698 le corsaire malouin Angenard (1), arrivé à la fin de cette guerre de vingt ans, à

(1) Manuscrit du corsaire Angenard conservé dans sa famille, à Saint-Servan.

laquelle j'ai pris une part si active et au bout de laquelle je ne rapporte chez moi pour toute fortune, titres et récompenses, qu'une tête mutilée de coups de baïonnettes, souvenirs cruels et ineffaçables, une mâchoire dégarnie de toutes ses dents du côté gauche, la jambe gauche percée d'une balle, le côté droit déchiré par un éclat de bois, l'épaule gauche fracassée par un biscaien de 17 lignes de diamètre que je garde avec soin pour le renvoyer moi-même à ceux qui l'ont fabriqué. »

Et, à la fin de sa carrière, en 1710, Duguay-Trouin lui-même, malade, réduit presque au dénuement, adressait à Pontchartrain ces lignes navrantes (1) : « Nous nous voyons aujourd'hui sans bien et, quoique la plus noire envie ne puisse rien redire à ma conduite, on ne trouve guère de gens qui veuillent suivre la conduite d'un honnête homme quand il est malheureux... J'ay honte dans le temps présent de vous représenter que, depuis plus de quatre ans que je suis capitaine de vaisseau, je n'ay pas reçu deux mois d'appointements, que la pension dont le roi m'a honoré ne m'a pas été payée... Qu'allons-nous devenir, monseigneur, après avoir tout sacrifié pour le service et pour vous plaire, si vous ne nous protégez pas ? Je vous avoue que ces tristes réflexions ne sont plus funestes que le mal même dont je suis depuis si longtemps accablé. »

(1) Archives de la marine de Paris, 8-10, 1710.

DEUXIEME PARTIE

LA COURSE DANS LE PRÉSENT

CHAPITRE PREMIER

LA DÉCLARATION DE PARIS

La guerre de Crimée était terminée ; les plénipotentiaires réunis à Paris venaient d'arrêter définitivement les conditions de la paix. Sept puissances, les principales de l'Europe, l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie siégeaient là en congrès ; l'occasion était unique d'élucider certaines questions que le défaut d'entente avait jusqu'alors maintenues dans l'obscurité.

Les plénipotentiaires le comprirent ; peut-être aussi l'idée d'attacher leur nom à un document international, d'une portée plus grande qu'un simple traité de paix, ne fut-elle point sans influence sur eux comme sur leurs souverains.

Le 8 avril, le représentant de la France, le comte Colonna Walewski, proposa au Congrès la résolution de certaines questions que réclamait le droit des gens. « Il est à désirer, dit-il, que les plénipotentiaires, avant de se

séparer, échangent leurs idées sur différents sujets qui demandent des solutions et dont il pourrait être utile de s'occuper afin de prévenir de nouvelles complications. Quoique réuni spécialement pour régler la question d'Orient, le Congrès pourrait se reprocher de n'avoir pas profité de la circonstance, qui met en présence les représentants des principales puissances de l'Europe, pour élucider certaines questions, poser certains principes, exprimer des intentions, toujours et uniquement dans le but d'assurer pour l'avenir le repos du monde en dissipant, avant qu'ils ne soient devenus menaçants, les nuages que l'on voit encore poindre à l'horizon politique. »

Après avoir parlé de la situation de la Grèce, de celle des Etats pontificaux, de la Belgique, il continue en ces termes : « Le congrès de Westphalie a consacré la liberté de conscience, le congrès de Vienne, l'abolition de la traite des noirs et la liberté de la navigation des fleuves. Il serait digne du congrès de Paris de mettre fin à de trop longues dissidences en posant les bases d'un droit maritime uniforme. Les quatre principes suivants atteindraient complètement ce but :

- » 1° Abolition de la course ;
- » 2° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, excepté la contrebande de guerre ;
- » 3° La marchandise neutre, excepté la contrebande de guerre, n'est pas saisissable même sous pavillon ennemi ;
- » 4° Les blocus ne sont obligatoires qu'autant qu'ils sont effectifs (1). »

(1) Séance du 8 avril 1856, Protocole n° XXI, *Moniteur universel*, 1^{er} mai 1856.

Pour comprendre aisément l'accueil que reçut la proposition du comte Walewski, il sera utile d'examiner quel était alors, relativement aux corsaires, l'état de l'opinion.

I. — Depuis 1815, on ne parlait plus d'eux que pour les supprimer et, depuis un siècle, bien des protestations s'étaient élevées contre leurs abus. Les puissances secondaires, toujours neutres, gardaient le souvenir des excès de tous genres dont elles avaient été victimes pendant la période révolutionnaire : les corsaires leur apparaissaient comme un fléau aussi terrible pour elles que pour les belligérants, elles aspiraient à la disparition d'un mode de guerre qui les ruinaient à chaque conflit.

Des publicistes, et, pour ne citer que les plus anciens, Grotius, Mably, Galiani, avaient montré sans peine, à des esprits déjà à demi convaincus, que les corsaires causaient plus de tort aux particuliers et aux neutres qu'ils n'affaiblissaient l'ennemi et ne servaient l'intérêt général.

Cependant, en fait, aucune tentative en vue de les supprimer n'avait pu aboutir.

En 1780, Galiani avait supplié l'impératrice Catherine de Russie de compléter son manifeste en faveur des neutres par une déclaration abolissant à tout jamais l'emploi des corsaires qui était, disait-il, « intolérable pour tous les Etats » ; sa démarche demeura infructueuse.

En 1785, les Etats-Unis et la Prusse, dans un traité resté célèbre parce que c'était le premier acte international où pareille clause figurât, s'engagèrent, au cas de conflit entre eux, à ne point délivrer de lettres de marque et même à permettre la libre navigation des bâtiments de commerce. Mais cette stipulation fut toute platonique et,

quand en 1797 un nouveau traité intervint entre les deux puissances, elle ne fut pas reproduite.

Pareille réforme devait séduire la Révolution. Le 1^{er} mai 1792, le député Kersaint demanda à l'Assemblée législative la suppression de la course. La discussion fut orageuse et dura plusieurs séances. Kersaint voulait l'abolition immédiate et complète sans condition de réciprocité : « Depuis que la nation française s'est fait homme, disait-il, elle donne l'exemple et n'en reçoit plus. » L'Assemblée, se ralliant à l'opinion de Vergniaud, se borna à « inviter le pouvoir exécutif à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer dans les guerres qui pourront avoir lieu sur mer les armements en course et assurer la libre navigation du commerce (1) ». Des démarches furent faites auprès des gouvernements étrangers ; seules, les villes hanséatiques accueillirent favorablement la proposition de la France, ce qui leur attira la bienveillance et les faveurs de la Convention ; la course fut même décrétée abolie à leur égard ; mais successivement rapporté, puis remis en vigueur, le décret fut plus ou moins respecté selon les circonstances (2). Les autres puissances firent des objections ou même ne répondirent pas. La Révolution ne persista d'ailleurs pas dans son idée : après avoir pendant quelques semaines suspendu les armements en course afin de réformer les cadres de sa marine, elle les autorisa de nouveau et ne tarda pas à les encourager par tous les moyens.

Si donc quelques philanthropes, au XVIII^e siècle, abusés

(1) *Archives parlementaires*, Dupont, 1893, t. 42, p. 586 et s., t. 44, p. 339 et s.

(2) Décret du 29 mars 1793, rapporté le 9 juin 1793. (Duvergier, t. v).

sur les progrès de la civilisation, avaient pu croire possible la suppression des corsaires, ce ne fut là qu'une généreuse utopie abandonnée même par ses plus fervents apôtres comme irréalisable.

De nouveau, en 1823, la question fut soulevée. Le président des Etats-Unis, Monroe, profitant de ce qu'une grande nation donnait au monde l'exemple d'une guerre navale sans corsaires, entama auprès de la France, de l'Angleterre et de la Russie, des négociations en vue de fixer la question des droits des belligérants et notamment celle de la course; il ne put réussir et l'on vit échouer également en 1826 les efforts tentés pour abolir la course, par les diplomates réunis en congrès à Panama. Les escadres formidables de certaines puissances inquiétaient les nations dont la marine était faible; en outre, aucune modification aux usages maritimes ne pouvait aboutir sans le consentement de l'Angleterre et celle-ci se montrait hostile à toute innovation.

En 1856, la situation n'est plus la même. La notion de la guerre s'est modifiée: ce sont, déclare-t-on, les Etats qui se battent et les particuliers doivent demeurer étrangers au conflit. Armées et flottes sont organisées et permanentes.

La France et l'Angleterre viennent de réussir dans une guerre navale où n'ont point paru les corsaires.

On croit à l'efficacité du blocus. Bloquée par les flottes réunies des deux premières puissances navales du monde, les seules qui en fussent capables, la Russie a été effectivement isolée et son ravitaillement rendu impossible: les ports de la mer Noire ont d'ailleurs seuls été réellement bloqués, car durant presque toute la guerre les glaces

hivernales rendirent inaccessibles les ports de la Baltique ; l'isolement du grand empire était en outre singulièrement facilité par l'état rudimentaire où se trouvaient alors les voies terrestres de communication de l'Europe orientale.

Les escadres de la France et de l'Angleterre étaient l'objet de l'admiration et de l'envie de toutes les nations. On considérait que le blocus et les combats d'escadre constituaient toute la guerre navale ; l'inutilité des corsaires venait d'être constatée.

Puis, les idées humanitaires exerçaient alors un grand empire surtout en France et dans l'Europe centrale. La France rêvait, non plus de régner sur la mer, mais de se mettre à la tête des réformes bienfaisantes pour le genre humain. L'ascendant moral, telle était la primauté qu'elle ambitionnait sur les nations.

La Prusse, l'Autriche et les puissances de second ordre étaient peu intéressées au maintien des corsaires : la guerre maritime avait pour elles une importance secondaire ; c'était sur terre que se vidaient leurs conflits ; leur marine était faible ou nulle et ils avaient tout à gagner à ce que l'on restreignit sur mer les droits des belligérants.

La Russie avait une flotte marchande peu importante ; chez elle, les ressources terrestres étaient immenses ; elle se suffisait à elle-même ; il avait fallu pour la vaincre l'attaquer sur terre ; elle n'avait point de raison de désirer le maintien des corsaires.

De l'Angleterre seule dépendait le succès ou l'échec de la réforme en question. Or l'Angleterre avait, au commencement de la guerre, fait proposer au gouvernement de Washington d'abolir la course d'un façon générale. Con-

vaincue que, les corsaires une fois disparus, sa flotte de guerre suffirait à tenir en respect toutes les flottes ennemies et que son commerce serait ainsi suffisamment à l'abri, elle consentait maintenant à l'abolition de la course ; elle la désirait même, songeant aux bénéfices que retirerait son pavillon de tout conflit auquel elle serait étrangère : avec l'abolition des corsaires il était question de proclamer l'immunité des biens ennemis sous pavillon neutre, et l'Angleterre comptait abriter sous son pavillon en cas de conflit les marchandises privées des belligérants.

II. — Le 8 avril 1856, les plénipotentiaires attendaient cependant anxieusement la réponse au comte Walewski du représentant de la Grande-Bretagne, lord Clarendon.

Celui-ci rappela d'abord que, comme la France, l'Angleterre, au commencement de la guerre, avait cherché par tous les moyens à en atténuer les effets, que, dans ce but, elle avait renoncé, au profit des neutres, à des principes qu'elle avait jusque-là invariablement maintenus. Elle est disposée, déclare-t-il, à les abandonner définitivement pourvu que la course soit également abolie pour toujours. La course n'est autre chose qu'une piraterie organisée et légale, les corsaires sont un des plus grands fléaux de la guerre et notre état de civilisation et d'humanité exige qu'il soit mis fin à un système qui n'est plus de notre temps. Il doit être bien entendu, si le congrès tout entier se rallie à la proposition de M. le comte Walewski, qu'elle n'engagera qu'à l'égard des puissances qui y auront accédé et qu'elle ne pourra être invoquée par les gouvernements qui auront refusé de s'y associer.

Le représentant de l'Autriche, le comte de Buol, puis celui de la Russie, le comte Orloff, prennent ensuite la parole et disent combien ils apprécient l'esprit et la portée des principes soumis au congrès, mais à leur regret ils ne se croient point autorisés par leurs instructions à donner un avis sur une matière aussi importante ; ils ne peuvent, pour le moment, qu'annoncer au congrès leur intention de solliciter les ordres de leurs souverains.

Il ne s'agit, fait alors remarquer le comte Walewski, ni d'arrêter des résolutions définitives, ni de prendre des engagements, mais uniquement de consolider l'œuvre de la paix en se préoccupant d'avance de nouvelles complications qui pourraient surgir.

Les plénipotentiaires de l'Autriche ne sont autorisés ni à donner une assurance ni à exprimer des vœux, objecte le comte de Buol.

Mais le baron de Manteuffel, quoiqu'il n'ait point d'instructions à ce sujet, déclare connaître assez les intentions du roi de Prusse, son auguste maître, pour ne pas hésiter à exprimer son opinion. Les principes maritimes, dit-il, que le congrès est invité à s'approprier ont toujours été professés par la Prusse, qui s'est constamment appliquée à les faire prévaloir (1). Sa conviction est que le roi de Prusse ne refuserait point son approbation à l'accord qui s'établirait à ce sujet entre les plénipotentiaires.

Le comte Walewski conclut alors que l'accueil fait par les ambassadeurs à l'idée de clore leurs travaux par une déclaration de principe en matière de droit maritime fait espérer qu'à la prochaine séance, ils auront reçu de leurs

(1) Deux ans auparavant la Prusse avait en effet proposé d'abolir la course, mais sans succès.

gouvernements respectifs l'autorisation d'adhérer à un acte qui, en couronnant l'œuvre du congrès de Paris, réaliserait un progrès digne de notre époque (1).

Six jours plus tard, le 14 avril, le congrès se réunissait de nouveau. Le comte de Buol annonce immédiatement que l'Autriche se félicite de concourir à un acte dont elle reconnaît la salubre influence. Le comte Orloff annonce également que la Russie adopte la proposition ; toutefois, ajoute-il, elle ne saurait s'engager à maintenir le principe de l'abolition de la course et à le défendre contre des puissances qui ne croiraient point devoir y accéder. La Prusse, la Sardaigne, la Turquie donnent leur assentiment.

Puis le comte Walewski explique qu'il est de l'intérêt commun de maintenir l'indivisibilité des quatre principes mentionnés et les plénipotentiaires conviennent que les puissances signataires de la Déclaration ne pourront entrer, à l'avenir, en aucun arrangement qui ne repose à la fois sur les quatre principes de ladite déclaration (2).

Le 16 avril est alors signée et le 28 promulguée, en même temps que le traité de Paris, auquel elle est annexée, la Déclaration suivante :

Les plénipotentiaires qui ont signé le traité de Paris du 30 mars 1856, réunis en conférence, considérant : que le droit maritime, en temps de guerre, a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables ;

Que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière,

(1) Séance du 8 avril 1856. Protocole n° xxii, *Moniteur universel*, 1^{er} mai 1856.

(2) Séance du 14 avril 1856. Protocole n° xxiii, *Moniteur universel*, 1^{er} mai 1856.

donne lieu entre les neutres et les belligérants à des divergences d'opinion qui peuvent faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits ; qu'il y a avantage par conséquent à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important ; que les plénipotentiaires assemblés au congrès de Paris ne sauraient mieux répondre aux intentions dont leurs gouvernements sont animés qu'en cherchant à introduire dans les rapports internationaux des principes fixes à cet égard ; dûment autorisés, les susdits plénipotentiaires sont convenus de se concerter sur les moyens d'atteindre ce but et, étant tombés d'accord, ont arrêté la Déclaration solennelle ci-après :

1^o La course est et demeure abolie ;

2^o Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre ;

3^o La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi ;

4^o Les blocus, pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

Les gouvernements des plénipotentiaires soussignés s'engagent à porter cette Déclaration à la connaissance des États qui n'ont pas été appelés à participer au congrès de Paris et à les inviter à y accéder.

Convaincus que les maximes qu'ils viennent de proclamer ne sauraient être accueillies qu'avec gratitude par le monde entier, les plénipotentiaires soussignés ne doutent pas que les efforts de leurs gouvernements, pour en généraliser l'adoption, ne soient couronnés d'un plein succès.

La présente Déclaration n'est et ne sera obligatoire qu'entre les puissances qui y ont ou qui y auront accédé (1). »

III. — On sait comment fut accueillie cette Déclaration. Le lendemain de la promulgation du traité de Paris, le

(1) *Moniteur universel*, 29 avril 1856.

plus grand journal anglais de l'époque en appréciait successivement toutes les clauses, puis il concluait : « Nous avons réservé pour la fin de nos observations la Déclaration qui occupe dans les documents publiés par le congrès la première place et qui est peut-être la plus importante : c'est celle qui déclare que la course est abolie.

« Il était grand temps que cette piraterie autorisée, ce droit de guerre des particuliers en pleine mer, ce fléau du commerce, cette violation de la morale privée et de l'honneur public fussent condamnés par l'arrêt unanime des grandes puissances maritimes. La continuation de cette pratique a été trop longtemps une tache pour l'humanité, pour la civilisation, pour notre siècle, et formait un contraste frappant avec l'adoucissement apporté dans la guerre sur terre.

» Que dirait-on d'un potentat européen qui accorderait à ses sujets non militaires la permission d'attaquer et de piller pour leur propre compte les villes et les villages, les fermes et les habitations des sujets de l'État avec lequel il serait en guerre ? Et cependant transportons un spectacle pareil de la terre ferme sur les mers, et nous aurons exactement le tableau de ce qui s'est fait jusqu'ici au moyen de la course, pratique condamnée unanimement par les plus grandes autorités du droit des gens (1). »

Quelques jours après, lord Clarendon proclamait à la Chambre des lords : « Nous avons obtenu de la France en matière de lettres de marque la consécration d'un principe qui sera très avantageux pour une nation com-

(1) *Daily News*, 30 avril 1856.

merçante comme l'Angleterre. L'abolition des lettres de marque est plus que l'équivalent d'un droit que je sais qu'il est impossible de soutenir (1). » Et il ajoutait : « Cette abolition est bien plus importante aujourd'hui qu'elle ne l'a été à aucune autre époque. Lorsque le bâtiment marchand et le corsaire attendaient tous deux du vent leur puissance motrice, ils étaient comparativement sur le pied d'égalité et c'était le plus fin voilier qui prenait l'avance ; mais la majeure partie de notre commerce se faisant encore sur des bâtiments à voiles, serait absolument à la merci d'un corsaire, quelque petit qu'il fût, faisant la course à la vapeur. En conséquence, je regarde l'abolition des lettres de marque comme étant le plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais (2). »

Presque toutes les nations envoyèrent leur adhésion à la Déclaration de Paris (3). Quelques États tout-à-fait secondaires, l'Uruguay, la Bolivie, le Vénézuéla, la Nouvelle-Grenade jugèrent inutile de donner leur assentiment. La Chine persista à demeurer en dehors du monde civilisé. L'Espagne et le Mexique alléguèrent que la faiblesse de leur marine militaire ne leur permettait pas de renoncer au droit de délivrer des lettres de marque. Enfin, les États-Unis refusèrent leur adhésion à une réforme qu'ils jugeaient inefficace et demandèrent que l'on proclamât l'inviolabilité de la propriété privée sur mer (4).

(1) L'Angleterre avait jusqu'alors toujours revendiqué le droit de saisir la marchandise ennemie à bord des navires neutres.

(2) Séance des lords du 22 mai 1856, *Times* du 23 mai.

(3) Le Japon lui-même envoya spontanément son adhésion en 1886.

(4) Le Brésil réclama également l'abolition du droit de saisie, mais il ne crut point devoir refuser son adhésion à la Déclaration de Paris.

Les États-Unis n'envisageaient point les conditions de la guerre navale au point de vue de belligérants, mais seulement au point de vue des neutres ; ils n'imaginaient pas qu'ils pussent être mêlés à un conflit sérieux ; leur intention formelle était de ne pas intervenir dans les querelles de l'Europe et de dominer le Nouveau-Monde par leur commerce envahissant. S'ils étaient entraînés dans une guerre avec un État européen, la distance, les difficultés d'un débarquement à plus de mille lieues, la facilité de défendre leurs côtes les rendait invulnérables ; seul leur commerce maritime pouvait souffrir des hostilités. Leur intérêt était donc, dans tous les cas, que la propriété privée fût reconnue inviolable. Ils comprenaient, en outre, ainsi que le Mexique et l'Espagne, combien désavantageuse était la Déclaration pour les États dépourvus de forces navales (en apparence du moins, comme nous le verrons plus loin). « Il est, écrivait M. Marcy le 28 juillet 1856 aux gouvernements de Paris et de Londres, dans l'intérêt des États faibles de montrer leur désapprobation et de résister à une mesure qui a pour effet d'augmenter le développement des grandes marines régulières. Un exemple se présente immédiatement en ce qui concerne deux peuples, dont le commerce est presque égal quant au mouvement et à son extension dans le monde : comme puissances commerciales, elles approchent de l'égalité ; mais comme puissances navales, elles sont dans une position de plus en plus disparate ; la marine régulière de l'une excède de beaucoup celle de l'autre. En cas d'une guerre entre les deux nations, l'une n'aurait besoin que d'une partie peu considérable de sa marine pour interdire à l'autre la défense et l'attaque, et

elle pourrait employer le reste à détruire le commerce de la puissance la plus faible. » Et il ajoutait : « Les États-Unis n'admettent pas, entre l'agression de la part des vaisseaux de guerre et celle de la part des vaisseaux armés en course, une distinction à l'aide de laquelle on chercherait à borner l'exercice du droit de capture à telle ou telle spécialité particulière de la force publique des nations belligérantes.

» Les États-Unis considèrent le maintien permanent des grandes forces maritimes et d'armées considérables comme nuisible à la prospérité nationale et dangereux pour la liberté civile. Ils ont donc toujours été contraires à de pareils établissements et ils ne sauraient consentir à une innovation qui les forcerait à maintenir, en temps de paix, de puissantes forces maritimes ou une considérable armée régulière. On ne doit sans doute pas s'étonner que les grandes puissances navales se montrent disposées à renoncer à la course, qui relativement leur est inutile à condition que les États plus faibles continueront, de leur côté, à renoncer aux moyens les plus efficaces dont ils disposent pour défendre leurs droits maritimes.

» De même que les États-Unis, dans leurs opérations sur terre, sont forcés de s'appuyer sur des volontaires ; de même, dans la guerre maritime, les corsaires, ces milices de l'Océan, leur tiennent lieu d'une forte marine militaire et protègent leur commerce. Les États-Unis ne sont prêts à abolir la course que si les puissances européennes veulent s'entendre avec eux pour interdire la capture de la propriété privée par les vaisseaux de guerre (1). »

(1) Note du secrétaire d'État M. Marcy au ministre de France à Washington, 28 juillet 1856. Extrait de M. de Laveleye, *Revue de droit international et de législation comparée*, t. VII, p. 567 et s.

Le gouvernement de Washington était logique. Il était dans le vrai quand il déclarait ne point admettre de distinction entre l'agression des vaisseaux de guerre et celle des corsaires et quand il contestait la valeur et l'efficacité d'une convention qui supprimait les corsaires et laissait aux vaisseaux de guerre le droit de capturer la propriété privée.

Mais il se trompait quand il voyait dans l'article 1^{er} de la Déclaration de Paris l'interdiction pour les Etats signataires de s'appuyer dans la guerre navale sur des volontaires et de suppléer à l'insuffisance de leurs forces maritimes par des bâtiments auxiliaires. Et il se trompait aussi quand il s'imaginait que celui-là seul pourrait se défendre sur mer qui posséderait de puissantes escadres.

IV. — La Déclaration de Paris supprimait, en effet, non point du tout la course, mais une forme de la course.

La course est la guerre faite au commerce de l'adversaire, c'est le fait de courir sus à un vaisseau ennemi. Pour l'abolir, il eût fallu proclamer l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.

Ce que faisait disparaître la Déclaration, c'était uniquement la lettre de marque ; ce qu'elle mettait hors le droit des gens, c'étaient les particuliers indépendants qui écu- maient les mers pour leur compte, sans contrôle ni surveillance, n'offrant ni la garantie de l'éducation militaire, ni celle de la discipline, ni celle du désintéressement, qui agissaient à leur guise et ne se distinguaient souvent des pirates que par la commission qui légalisait leur brigandage.

Cela seul disparaissait.

Le droit de capture, le droit de course était maintenu pour les navires de guerre, c'est-à-dire pour tous les bâtiments qui relèvent de l'Etat et agissent sous ses ordres.

Donc la course n'était point abolie ; nous verrons que les nations ne tardèrent pas à le comprendre et qu'aujourd'hui la plupart d'entre elles se sont assurées, pour renforcer leurs forces navales permanentes, au cas de conflit, le concours de bâtiments de commerce appartenant à des particuliers ; nous verrons également en quoi les navires auxiliaires et les croiseurs-corsaires modernes diffèrent des anciens corsaires et nous constaterons que la Déclaration de Paris n'a eu d'autre effet que de prohiber dans la guerre maritime, comme cela l'était déjà dans la guerre terrestre, l'emploi de combattants sur lesquels l'Etat n'a ni autorité, ni contrôle, ni responsabilité.

Que le congrès de 1856 ait cru établir une réforme plus importante, c'est possible ; qu'il n'ait point songé à la réapparition complète et inévitable de la course par la création des marines auxiliaires, c'est probable ; qu'il ait cru à une efficacité du blocus telle que la guerre commerciale devenait inutile et qu'il ait espéré que la capture d'un bâtiment ne se produirait plus désormais qu'au cas de violation de blocus, c'est encore possible.

Aujourd'hui, nous le verrons (1), les faits nous prouvent que son œuvre n'a point eu l'influence qu'on en attendait.

La course subsiste. Il nous faut en étudier la législation.

(1) V. Conclusion de cette deuxième partie.

CHAPITRE DEUXIÈME

LÉGISLATION ACTUELLE DES PRISES

De tout temps c'est la France qui a possédé en matière de prises la législation la plus complète. Il en est toujours de même. Nous allons exposer sommairement à titre d'exemple cette législation en indiquant sur quels points secondaires les lois étrangères en diffèrent.

Les règles qui président à la prise d'un bâtiment et à la validation de cette prise sont aujourd'hui encore les mêmes que sous l'ancien régime, sauf quelques modifications peu importantes. Les lois et coutumes de la Monarchie ont été presque textuellement reproduites par les lois, décrets et arrêtés de la Révolution, notamment par l'arrêté du 2 prairial an XI. Toute cette législation a été codifiée en quelque sorte dans les instructions ministérielles du 25 juillet 1870 (1).

(1) En 1885, lors de la guerre de Chine, de nombreuses irrégularités se produisirent et certaines prises durent être annulées; le ministre de la marine, M. Krantz, crut alors devoir rappeler l'observation des règlements par une circulaire qu'il adressa le 5 mai 1888, aux officiers de marine et dont voici quelques extraits :

« Messieurs, le Conseil (des prises) a constaté avec regret que les formalités réglementaires n'ont presque jamais été complètement remplies. C'est ainsi que souvent « il n'a été dressé au moment de la cap-

I. — La saisie est toujours précédée de la visite. En cas de guerre, les croiseurs belligérants ont le droit d'arrêter les bâtiments de commerce de toutes les puissances qu'ils rencontrent en mer. Ils doivent l'avertir d'abord de leur intention, en tirant un coup de canon de semonce à boulet perdu ou à poudre et en arborant leur pavillon. A ce signal, le bâtiment est tenu également d'arborer ses couleurs et de mettre en panne pour attendre la visite. S'il continue sa route et cherche à fuir, le croiseur le poursuit, l'arrête au besoin par la force ; en cas de résistance, il le capture sans autre examen.

Si le navire semoncé s'arrête, le croiseur s'arrête aussi, en se tenant autant que la mer le permet hors de portée de canon ; une embarcation, portant le pavillon parlementaire, conduit alors à bord du navire l'officier chargé de

ture aucun procès-verbal de visite et de prise par l'officier délégué, qu'il n'a été établi aucun inventaire, que les scellés n'ont pas été apposés, que les équipages n'ont pas été interrogés, qu'au port de conduite il n'a été fait aucune instruction régulière par l'administration maritime, douanière ou consulaire, qu'il n'y a pas eu de déclaration de capture, ni d'interrogation des équipages, qu'on ne sait ce qu'il est advenu des prisonniers, que les papiers de bord n'ont pas été présentés ; qu'en un mot, il y a eu généralement méconnaissance complète de toutes les prescriptions réglementaires et légales en matière de prises ».

« J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les conséquences fâcheuses qui résultent de ces infractions. Il importe en effet à tous les points de vue que les bâtiments n'omettent, en ce qui concerne l'armement et l'instruction administrative, aucune des formalités dont l'accomplissement est prescrit par le décret du 20 mai 1885 sur le service à bord (art. 377, 378, 379). D'un autre côté, les autorités maritimes des ports, où sont conduites les prises, doivent se conformer à l'arrêté du 6 germinal an VIII, ainsi qu'à celui du 2 prairial an XI, sur les armements en course, dont les dispositions, quant à la procédure à suivre, sont également applicables aux navires capturés par les bâtiments de l'Etat. »

la visite, accompagné de deux ou trois hommes au plus. Cet officier procède avant tout à l'examen des papiers de bord.

Quelque illimité que soit le droit de visite, il ne peut être exercé dans les eaux territoriales d'une puissance neutre et le ministre de la marine, en 1870, recommandait en outre expressément à ses officiers (1) « de ne l'exercer que dans les parages et dans les circonstances où ils auraient des motifs fondés de supposer qu'il peut amener la saisie du bâtiment visité ».

Un croiseur ne visite pas les bâtiments convoyés par un vaisseau de guerre neutre; « s'il soupçonne que la religion du commandant du convoi a été surprise, il communique ses soupçons à cet officier qui procède seul à la visite des bâtiments suspectés. »

On ne visite point non plus les navires hospitaliers, embarcations et navires employés au transport des blessés, placés sous la protection de la Convention de Genève dont toutes les dispositions sont depuis le 29 juillet 1899 applicables à la guerre maritime. Les noms de ces bâtiments-hôpitaux doivent être notifiés avant usage aux belligérants, ils portent le pavillon de la Convention de Genève et sont en outre peints en blanc avec une bande verte.

On exempte encore de la visite les bateaux, barques, canots employés exclusivement à la pêche côtière, à moins que l'on n'ait sur leur innocence de graves soupçons.

A l'égard de certains autres bâtiments, la visite est très sommaire. Lorsqu'il s'agit d'un paquebot « chargé du service postal et ayant à bord un commissaire du gouver-

(1) Instr. min. de l'amiral Rigault de Genouilly du 25 juillet 1870, art. 13.

nement dont il porte le pavillon, on peut se contenter de la déclaration de cet agent relativement à la nature des dépêches (1) ». De même on se borne à constater l'identité des navires munis de sauf-conduit et des vaisseaux destinés à des missions scientifiques et à des voyages d'exploration.

Le premier acte de la visite consiste donc dans l'examen des pièces de bord, c'est au moyen de ces pièces que se prouve la nationalité et par conséquent la neutralité du bâtiment; en cas de doute, c'est la loi du pays du bâtiment visité qui détermine sa nationalité.

Les pièces de bord sont : l'acte de propriété du navire, le connaissement, le rôle d'équipage avec indication de la nationalité du capitaine et de l'équipage, le certificat de nationalité, le journal de bord. Les conditions de la nationalité d'un navire dépendent de la loi interne de chaque pays. En France, les conditions sont fixées et se constatent par l'acte de francisation (2). Il faut :

1° Que le navire ait été construit en France ou qu'il ait payé un droit d'importation (2 fr. 25 par tonneau de jauge) ;

2° Qu'il appartienne pour moitié à des Français ;

3° Qu'il soit monté par des officiers tous français et un équipage composé pour les trois quarts de Français ;

4° Qu'il ait été mesuré et jaugeé, ce qui constitue son signalement, son état civil ;

(1) Instr. de 1870, art. 10.

(2) En Angleterre, sont considérés comme ennemis, les bâtiments portant pavillon ennemi et les bâtiments portant pavillon neutre qui appartiennent pour plus de moitié à des propriétaires ennemis, c'est-à-dire, d'après la jurisprudence anglaise, à des individus domiciliés en pays ennemi.

5° Qu'il soit muni d'un état des inscriptions hypothécaires prises sur lui ;

6° Que ses propriétaires attestent par serment que toutes les conditions sont remplies et fournissent un cautionnement pour la garantie des obligations qui leur sont imposées.

Le bâtiment visité qui ne peut prouver sa neutralité est saisi ; si, au contraire, il prouve sa neutralité et que ses papiers soient en règle, on le laisse continuer sa route et les marchandises ennemies qui se trouvent à son bord ne sont pas saisissables. Toutefois, si l'officier du croiseur a des motifs sérieux de le soupçonner de porter de la contrebande de guerre, il réclame la visite de la cargaison : cette visite s'effectue par les soins du capitaine du navire visité sous les yeux de l'officier capteur ; s'il refuse de s'y prêter, ce dernier procède lui-même à la visite.

II. — Dans le cas où la visite ne détermine pas la saisie du bâtiment, l'officier du croiseur se borne à la constater sur les papiers de bord (1).

Si, au contraire, il y a lieu à saisie, l'officier capteur s'empare des pièces de bord, les met sous scellés, puis il dresse un procès-verbal de capture ainsi qu'un inventaire du bâtiment. Le commandant du croiseur fait ensuite occuper la prise par un détachement et décide s'il l'escortera lui-même ou s'il l'enverra, l'amarinera, sous les ordres d'un officier, d'un chef de prise. Le bâtiment

(1) En France, la saisie pour contrebande de guerre n'est admise qu'au cas où le navire est pris en flagrant délit ; elle est illégale quand ce navire a rendu à destination les marchandises et a commencé son voyage de retour. La saisie effectuée lors du voyage de retour est admise au contraire par les jurisprudences anglaise et américaine.

capturé doit être, en effet, conduit dans le port de France le plus rapproché, le plus accessible et le plus sûr ou dans le port de la possession française la plus voisine (1).

Ce n'est qu'au cas de force majeure, d'avarie ou de manque de vivres, qu'il peut être conduit dans un port étranger ; le chef de prise se concerte alors avec le consul français sur la destination à lui donner ultérieurement ; le séjour en port neutre ne peut, d'ailleurs, excéder quarante-huit heures (2).

Avec le bâtiment saisi, est emmené au port français l'équipage prisonnier. Toutefois, si le nombre des prisonniers excède celui du tiers de l'équipage capteur, son capitaine pourra embarquer le surplus sur les navires neutres qu'il rencontrera ; le capitaine et l'équipage prisonniers s'engageront alors à faire relâcher un nombre égal de prisonniers français du même grade.

Il est permis également aux capitaines qui relâchent dans les ports neutres d'y débarquer leurs prisonniers pourvu qu'ils en justifient la nécessité aux agents de la République ; les prisonniers sont remis à leur consul qui s'engage à faire relâcher un nombre égal de prisonniers français.

Dans tous les cas, le capitaine capteur est absolument obligé de garder à bord le capitaine et l'un des principaux officiers du navire saisi et de les ramener en France où ils seront retenus comme otages (3).

Le capteur peut se trouver dans l'impossibilité d'emmener sa prise au port : celle-ci peut être en mauvais état,

(1) Instr. min. 1870, art. 18.

(2) Instr. min. 1870, art. 14 et 17.

(3) Instr. min. 1870, art. 35 à 38.

avariée, ou marcher très lentement ; il y a lieu de craindre la reprise par des forces ennemies supérieures ; l'équipage capteur peut être insuffisant pour garder à la fois le navire et les prisonniers.

En pareil cas on reconnaît au capteur le droit de détruire la prise, après avoir embarqué tout l'équipage prisonnier. Cette solution fut admise pour la première fois par l'ordonnance du 2 décembre 1693. En 1854, elle fut appliquée par un vaisseau français qui, ayant capturé deux caboteurs russes, les coula ; elle le fut de nouveau en 1870 par le *Desaix* qui, n'ayant point assez d'hommes pour constituer des équipages de prise et conduire en France trois bâtiments (*Vorwaerts*, *Ludwig* et *Charlotte*) dont il s'était emparé, les fit brûler après avoir pris à son bord tous les matelots avec leurs effets.

On ne doit user de ce droit de destruction, disaient les Instructions de 1870, qu'avec la plus grande réserve, et le capteur doit avoir grand soin de conserver tous les papiers de bord pour permettre le jugement de la prise et l'établissement des indemnités à attribuer aux neutres dont la propriété non confiscable aurait été détruite.

On reconnaît aussi au capteur le droit de rançonner sa prise. La rançon (1) fut introduite dans notre législation par l'ordonnance de 1681, mais elle fut l'occasion de tels abus que l'ordonnance de 1782 la supprima. L'arrêté du 2 prairial an XI la rétablit, mais sous certaines conditions : elle est prohibée à l'égard des neutres et on ne peut en user à l'égard de l'ennemi qu'en cas de force majeure

(1) Elle n'est point admise en Russie ; elle ne l'est plus en Angleterre depuis 1782.

absolue ; l'acte de rançon doit être soumis au conseil des prises.

Dès l'arrivée d'une prise dans un port français, le conducteur est tenu de la déclarer et de la remettre aux autorités maritimes ou consulaires, avec un rapport sur les circonstances de la capture et de la traversée ; à ce rapport, il joint l'inventaire du bâtiment ainsi que toutes les pièces de bord.

Quant aux prisonniers, ils doivent être conduits soit dans un port militaire français, soit dans un port désigné comme lieu de dépôt pour les prisonniers de guerre. Les femmes, les enfants et les personnes étrangères aux hostilités sont libres de débarquer dans le premier port où aborde le vaisseau qui les porte.

III. — Avant de parler du jugement de la prise, il y a lieu de dire quelques mots de la reprise ou recousse.

La reprise est le fait par un croiseur de reprendre à l'ennemi un navire dont il s'était emparé. La solution est différente selon que le navire recous appartient à des neutres ou à des Français.

Si le navire recous est neutre et que sa capture ait été légitime, que les tribunaux ennemis l'eussent validée, il est considéré comme bien ennemi : on l'adjuge au croiseur français qui l'a repris à l'ennemi tout comme on lui adjudgerait un bâtiment ennemi légitimement capturé. Mais si le navire neutre recous a été injustement pris et que les tribunaux des prises de l'ennemi en eussent ordonné le relâchement, la recousse n'a aucun effet, le neutre n'est point devenu chose ennemie, on lui doit la liberté.

Si le navire recous est français, on le rend à son pre-

mier propriétaire, moyennant toutefois une indemnité au profit du recapteur, fixée au dixième ou au trentième de sa valeur, selon qu'il est demeuré plus ou moins de vingt-quatre heures aux mains de l'ennemi.

On adjugeait jadis aux corsaires le navire recous tout entier lorsqu'il était demeuré au pouvoir de l'ennemi plus de vingt-quatre heures. Décision étrange et difficile à expliquer autrement que par le désir d'encourager la reprise des bâtiments nationaux.

En 1870, le gouvernement décida que la recousse ne donnerait lieu à aucun droit sur le bâtiment français recous, mais il appliqua aux navires neutres la règle des vingt-quatre heures : « Dans le cas où vous reprendriez sur l'ennemi un bâtiment neutre, déclarèrent les instructions ministérielles, vous êtes autorisé à considérer ce bâtiment comme ennemi, s'il est resté plus de vingt-quatre heures en la possession de l'ennemi, à moins de circonstances exceptionnelles dont S. M. se réserve l'appréciation. Si le bâtiment n'est pas resté plus de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi, vous le relâcherez purement et simplement. » Ces dispositions n'eurent point d'application, la marine allemande n'ayant capturé aucun navire pendant la guerre de 1870-71 (1).

Lorsqu'un navire ennemi pris par un croiseur français et repris par l'ennemi est enfin repris par un second croiseur français, on dit qu'il y a recousse-recousse. On considère, en pareil cas, que le premier capteur a perdu tous ses droits par le fait de la reprise et le navire re-

(1) En Angleterre le navire recous est toujours restitué à son propriétaire; on attribue au recapteur un droit de recousse qui ne peut dépasser le quart de la valeur du bâtiment repris.

5 cous-recous est toujours attribué en totalité au second croiseur.

Enfin, dit l'article 55 de l'arrêté de prairial (1), si un navire français capturé par l'ennemi est, sans être recous, « abandonné par lui ou, si par tempête ou autre cas fortuit, il revient en la possession des Français avant qu'il ait été conduit dans un port ennemi, il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis ».

IV. — Toute saisie n'est définitive qu'après un jugement du tribunal des prises. L'organisation de ce tribunal et la procédure du jugement déclaratif de prise appartiennent au droit interne de chaque nation.

En France, le conseil des prises se compose d'un conseiller d'État, président, de six membres dont deux maîtres des requêtes au conseil d'État et d'un commissaire du gouvernement qui constitue le ministère public et donne par écrit ses conclusions sur chaque affaire. Cette organisation date du 18 juillet 1854 : d'abord institué pour la durée de la guerre de Crimée, le conseil des prises fut reconstitué en 1859 lors de la guerre d'Italie et déclaré permanent, le 28 novembre 1861. En 1870, le siège de Paris rendit son fonctionnement impossible ; on dut former un conseil provisoire à l'aide de fonctionnaires choisis par les ministres de la marine, de la justice et des affaires étrangères (2).

(1) Duvergier, t. xiv, p. 266.

(2) En Angleterre, le jugement des prises appartient depuis 1873 à une des sections de la Haute Cour de Justice, la section des testaments, divorces et amirauté, avec appel devant la section d'appel de cette

Le conseil des prises reçoit tous les documents relatifs à la capture et examine toutes les questions soulevées par elle. L'instruction doit être terminée et la décision rendue dans les trois mois pour les prises conduites dans les ports de la Méditerranée et dans les deux mois pour les prises conduites dans ceux de l'Océan ou de la Manche ; le conseil peut toutefois surseoir à statuer sur le sort de la cargaison jusqu'à ce que les propriétaires aient justifié en due forme de leur qualité de citoyens neutres (1).

D'après la Déclaration de Paris, la marchandise neutre n'est point saisissable sous pavillon ennemi ; mais, comme la marchandise est présumée appartenir à la même nationalité que le bâtiment, la cargaison suit le sort du navire si les intéressés ne réclament point ou ne prouvent pas la neutralité des marchandises. Cette neutralité doit être justifiée par les pièces de bord.

Le critérium de la nationalité des marchandises n'est malheureusement pas le même dans tous les pays.

D'après le système français, c'est la nationalité du propriétaire, en quelque lieu qu'il soit établi, qui détermine celle de la marchandise.

D'après la doctrine et la jurisprudence britanniques,

même cour et recours, en dernier ressort, à la chambre des Lords.

Aux Etats-Unis les prises sont jugées par les tribunaux de district avec appel devant la Cour suprême de l'Union.

En Allemagne, une juridiction temporaire est organisée au début de chaque guerre.

En Espagne, c'est le ministre de la marine qui juge les prises, la juridiction d'appel appartient au Conseil suprême de guerre et de marine.

(1) C. des prises, 31 décembre 1870.

c'est le domicile du propriétaire qui fixe cette nationalité : est ennemie toute marchandise appartenant à un individu établi sur le territoire ennemi, fût-il de nationalité anglaise.

« Le premier système, déclare M. Despagne, est plus simple, plus logique ; le second, plus compliqué dans son application, mais plus conforme à la réalité des choses, car le pays ennemi profite du commerce des personnes fixées chez lui, quelle que soit leur nationalité, et non de celui de ses nationaux domiciliés à l'étranger (1). »

Le conseil des prises, ayant terminé l'instruction, prononce le jugement qui valide ou annule la capture.

S'il l'annule, ce qui a été irrégulièrement saisi, navire ou marchandises, doit être immédiatement restitué à son propriétaire ; s'il y a eu faute du capteur et que la prise ne se trouve point justifiée par les circonstances, une indemnité est due. De cette indemnité, c'est l'Etat qui est responsable, les officiers n'ayant à rendre compte de leurs actes qu'à leurs supérieurs hiérarchiques et au point de vue disciplinaire seulement.

Si la prise est validée, on procède à sa vente et à sa liquidation.

Trois hypothèses peuvent se présenter : confiscation du navire et de la cargaison, s'ils appartiennent à l'ennemi ou si, appartenant à des neutres, le navire a violé la neutralité ; confiscation du navire seul s'il appartient à l'ennemi et que la cargaison soit neutre ; confiscation des

(1) Despagne, professeur à la Faculté de droit de Bordeaux, *Communication sur la guerre du Transvaal*, *Revue générale de droit international public*, sept.-oct. 1900.

marchandises de contrebande seules, si elles constituent moins des trois quarts de la cargaison (1).

La vente d'une prise est faite publiquement et aux enchères par l'officier d'administration ou son remplaçant, avec le concours du principal préposé des douanes. Les marchandises prohibées ne sont vendues qu'à charge de réexportation. Depuis le 9 juin 1871, les étrangers sont admis à se porter acquéreurs des bâtiments capturés et vendus.

La liquidation a lieu lorsqu'une prise a été faite en commun par plusieurs vaisseaux et qu'il faut répartir entre eux le produit de sa vente.

On distingue la liquidation particulière et la liquidation générale : la première a pour effet d'établir le produit net de chaque prise ; la seconde a pour but de déterminer par le rapprochement des frais de croisière et des profits de prise le bénéfice ou la perte finale de chaque croiseur.

Les liquidations, tant générales que particulières, sont faites par l'administration de la marine.

Les prises, en principe, appartiennent à l'Etat (2), mais celui-ci renonce à se les approprier lorsqu'elles sont faites en mer et les abandonne aux capteurs. Elles sont attribuées en totalité aux individus composant les états-majors et équipages capteurs, lorsqu'elles ont pour objet des bâtiments de guerre ennemis. Mais, quand la prise a pour objet autre chose qu'un vaisseau de guerre, les capteurs

(1) En Italie, la confiscation des marchandises de contrebande s'étend au navire non au reste de la cargaison. En Angleterre, la confiscation s'étend aux marchandises innocentes appartenant à un propriétaire qui a fait ou favorisé le commerce de la contrebande.

(2) C. des prises, 26 nov. 1870.

n'ont droit qu'aux deux tiers, le troisième revenant à la caisse des invalides de la marine. Le produit net est partagé entre tous ceux qui étaient présents au moment de la capture.

Si des irrégularités ont été commises, les coupables sont seuls responsables et c'est au ministre de la marine à statuer, le conseil des prises n'étant pas compétent pour apprécier la conduite d'un officier. « Il n'appartient qu'au ministre, déclare une circulaire du ministre de la marine du 15 juin 1893, d'appliquer les lois et règlements relatifs à la répartition des prises faites par les bâtiments de l'Etat et d'apprécier dans quelle mesure les irrégularités commises par les officiers de la marine, dans l'exercice de leurs fonctions, peuvent les rendre passibles des déchéances et pénalités prévues par lesdits règlements. »

Quant à la législation de la lettre de marque, du cautionnement ainsi qu'aux règles spéciales aux armements en course et à la répartition des prises faites par les corsaires particuliers, elles sont restées les mêmes que sous l'ancien régime et sont fixées par les anciennes ordonnances, notamment par celle de 1681 et surtout par l'arrêté du 2 prairial an XI qui les a en quelque sorte codifiées, tout en les modifiant légèrement.

Nous n'avons pas cru devoir les rappeler ici parce qu'elles nous semblent n'avoir plus aujourd'hui qu'un intérêt historique ; pour nous, la lettre de marque a disparu et nous sommes convaincus que les puissances signataires de la Déclaration de Paris se refuseraient à user contre qui que ce soit d'auxiliaires que réprouvent la civilisation et la conscience modernes. Les

puissances demeurées indépendantes, comme l'Espagne et les Etats-Unis, n'ont point osé ressusciter une institution qui ne se conçoit plus aujourd'hui.

Les corsaires de l'ancien temps ont vécu. C'est à l'aide des croiseurs auxiliaires, assimilés complètement aux bâtiments de l'Etat et soumis en tous points à leurs lois et règlements, que se fait la course dans le présent, qu'elle se fera dans l'avenir.

CHAPITRE TROISIÈME

LES GUERRES MARITIMES DEPUIS 1856

Dans les guerres qui suivirent immédiatement la Déclaration de Paris, on se conforma strictement à son esprit et à ses principes; il y eut même une tendance générale à les rendre plus rigoureux et à sauvegarder complètement la propriété privée, sauf toutefois lors de la guerre de Sécession, où les Etats confédérés, obéissant à un impérieux besoin, ressuscitèrent la lettre de marque.

Mais nous constaterons qu'à mesure que se modifiait l'état économique des nations et que se transformaient les conditions de la guerre, la Déclaration de Paris, si elle demeurait respectée dans sa lettre, l'était de moins en moins dans son esprit.

Nous verrons également, qu'après avoir rêvé d'un corps à corps grandiose et formidable entre leurs géants cuirassés, les puissances maritimes, lasses de jeter les milliards dans des armements toujours à modifier, se sont prises à regretter la course puis à la réorganiser.

I. — Le premier conflit qui troubla l'atmosphère de paix répandue par le congrès de Paris fut la guerre d'Italie en 1859. Secondée par la France, la Sardaigne prit les

armes contre l'Autriche : les trois puissances étaient liées par la Convention de 1856, le droit de capture fut strictement réservé aux vaisseaux de guerre. Les prises furent néanmoins nombreuses et c'est à l'occasion de cette guerre que fut organisé en France le conseil des prises. L'Autriche, la Sardaigne, la France étaient encore sous l'influence des beaux sentiments exprimés au congrès de Paris et il fut stipulé dans le traité de Zurich qui mit fin aux hostilités que, « pour atténuer les maux de la guerre et par une dérogation exceptionnellè à la jurisprudence généralement consacrée, les bâtiments autrichiens capturés, qui n'ont pas encore été l'objet d'une condamnation par le conseil des prises, seront restitués ».

II. — L'année suivante, à la suite de l'attentat de Takou, eut lieu l'expédition de Chine. Bien que leur adversaire n'eut point adhéré à la Déclaration, l'Angleterre et la France décidèrent de s'y conformer. Le 17 juillet 1860, l'empereur décréta que « les immunités consacrées par la Déclaration de Paris seraient respectées à l'égard des sujets de toutes les puissances qui demeureraient neutres, même de celles qui n'ont point encore adhéré à cette Déclaration » ; le décret portait même que « les propriétés chinoises jouiraient à bord des bâtiments français et anglais des mêmes immunités qu'à bord des bâtiments neutres ». L'expédition de Chine était plutôt une démonstration, destinée à intimider le Fils du Ciel et ses mandarins, qu'un véritable conflit, et si, en fait, les Chinois connurent toutes les horreurs de la guerre, c'est qu'ils se les attirèrent en représailles de leur cruauté et de leur mauvaise foi.

III. — En 1861, éclata l'implacable guerre civile des États du Nord de l'Union américaine contre ceux du Sud.

Au début des hostilités, toute la marine de guerre américaine se trouvait concentrée dans les ports du Nord, alors qu'au contraire les États du Sud étaient à peu près complètement dépourvus de forces maritimes. En outre, le commerce du Nord, pays industriel et manufacturier, était infiniment plus considérable que celui du Sud, pays de culture et d'élevage. Les États confédérés comprirent de quelle utilité et de quelle efficacité pouvait leur être la course et, le 17 avril, le président, Jefferson Davis, lançait une proclamation où il invitait tous les particuliers qui désireraient des lettres de marque à faire une demande au congrès. Les demandes affluèrent ; le congrès les agréa, vota une loi sur les armements en course, et ceux-ci commencèrent avec la plus grande activité.

Il y a lieu d'insister sur ce fait que les États du Sud ne possédaient point de flotte militaire, que leur marine de commerce était presque insignifiante et qu'ils n'avaient d'autre ressource pour se battre sur mer que de délivrer des lettres de marque. « Ils possédaient, déclara M. Summer dans son discours au Sénat américain lors de la discussion du traité pour le règlement des contestations anglo-américaines, le 15 avril 1869, ils possédaient une administration de la marine, ils avaient destiné des sommes considérables à l'équipement d'une flotte et à l'achat de canonnières, et à leur disposition se trouvaient plusieurs officiers capables, ne demandant qu'à être employés ; mais ils n'avaient ni un seul vaisseau de guerre, ni une forte marine marchande qu'ils pussent convertir à cet usage... Tout ce qu'ils pouvaient faire était d'armer

tous les vaisseaux qu'ils trouveraient pour les employer à cette guerre de rapine jusqu'ici sanctionnée par la loi des nations. »

Le gouvernement de Washington de son côté comprenant le péril que courait le commerce du Nord, résolut de faire tous ses efforts pour empêcher les confédérés d'armer des corsaires. Il décida d'envoyer l'adhésion des États-Unis à la Déclaration de Paris et entra à ce sujet en négociations avec les gouvernements français et anglais. En donnant son adhésion, le cabinet de Washington entendait bien traiter pour tous les citoyens de l'Union, les loyaux comme les « rebelles », ainsi que le prouvent les notes qu'il échangea avec la France et l'Angleterre. Il espérait ainsi que les puissances signataires de la Déclaration empêcheraient les confédérés de délivrer des lettres de marque ; les corsaires du Sud eussent été traités comme pirates.

Mais l'Angleterre et la France exigèrent qu'en donnant son adhésion à la Convention de 1856, le gouvernement de Washington prit l'engagement de ne point faire intervenir la convention dans le conflit intérieur des États-Unis. Celui-ci naturellement refusa de se soumettre à une telle condition. Néanmoins, dans la crainte de paraître en tolérant la course accorder aux insurgés du Sud le caractère de belligérants et reconnaître à ces belligérants leur indépendance comme nation, les Fédéraux persistèrent dans leur résolution de ne point armer de corsaires et, le 19 avril, le président Lincoln déclara que ceux qui accepteraient des lettres de marque des États rebelles n'auraient aucun droit à être traités comme corsaires et subiraient le sort des pirates. Plusieurs fois, cette déclaration fut renouvelée ; mais elle n'eut jamais aucun effet car les Fédéraux

redoutaient les représailles que les Confédérés n'auraient point manqué d'exercer contre eux ; et durant toute la guerre ceux-ci continuèrent à délivrer des lettres de marque.

Croiseurs et corsaires du Sud firent au commerce du Nord une guerre terrible ; plusieurs d'entre eux sont demeurés célèbres. L'*Alabama*, dans une croisière de vingt mois environ, détruisit une canonnière fédérale, l'*Hatteras*, brûla ou relâcha sous caution soixante-deux navires de commerce dont les coques atteignaient la valeur énorme de vingt-cinq millions, abstraction faite des cargaisons ; elle apparut successivement aux Antilles, sur les côtes du Brésil, au cap de Bonne-Espérance, aux Indes, dans les mers de Chine, en Malaisie, toujours poursuivie par plusieurs croiseurs de l'Union, armés pour lui donner la chasse ; elle sombra enfin au large de Cherbourg après un combat mémorable avec le *Kearsage*.

Le *Sumter*, misérable vapeur de cinq cents tonnes, bloqué par trois croiseurs fédéraux, dont la frégate le *Brooklin*, échappa au blocus en plein jour. Durant sept mois il tint la mer, s'approvisionnant en vivres et combustibles sur les prises qu'il fit au nombre de dix-huit. On sait que les poursuites des croiseurs fédéraux furent vaines et que le *Sumter* ne termina sa carrière que par suite de son état de vétusté.

En outre de la guerre terrible qu'ils firent à leur commerce, les croiseurs et corsaires confédérés causèrent aux Etats du Nord des pertes énormes tant par les frais qu'occasionna l'armement des croiseurs envoyés à leur poursuite que par l'élévation du taux des assurances et du fret. « Jusqu'au mois de mars 1864, 230 navires, jaugeant

ensemble 104.000 tonneaux, d'une valeur de plus de quinze millions de dollars, avaient été détruits; l'effet moral avait été plus considérable encore. La plupart des navires de commerce fédéraux étaient transférés à des propriétaires anglais : dans la seule année 1863, on enregistra le transfert de 348 navires jaugeant ensemble 252.000 tonneaux ; les taux des assurances s'élevaient à des chiffres ruineux pour le commerce du Nord. La guerre se prolongeait enfin non seulement par les ressources que procuraient les coureurs de blocus, mais encore par la confiance que rendaient aux défenseurs du droit des Etats les exploits sans cesse renouvelés des Semmes (1), des Vaddel et de leurs émules (2) ».

Dans son irritation, le gouvernement fédéral se décida enfin à délivrer lui aussi des lettres de marque ; le 25 février 1863, le congrès lui en donna l'autorisation ; mais les corsaires du Nord furent peu nombreux : le commerce des confédérés était presque insignifiant et, de plus, tous leurs ports se trouvaient bloqués par la marine fédérale.

L'irritation qu'avaient causée aux fédéraux l'*Alabama* et ses sœurs continua longtemps après la fin des hostilités et elle ne fut point sans influence sur un des plus grands litiges qu'ait soulevés le droit international. Le cabinet de Washington accusa, non sans raison d'ailleurs, les Anglais d'avoir fourni « aux rebelles » des armes et même plusieurs vaisseaux et réclama de ce chef à leur gouvernement une indemnité. Mais ce qu'il reprochait surtout

(1) Capitaine de l'*Alabama*.

(2) *Les croiseurs, la guerre de course*. P. Dislère, ingénieur de la marine, *Revue maritime et coloniale*, 1874.

à l'Angleterre, c'était d'avoir, par une proclamation de neutralité publiée au début de la guerre, reconnu aux révoltés la qualité de belligérants. Les Confédérés, disait le gouvernement américain, n'avaient ni vaisseaux sur mer, ni tribunaux des prises, ni cours maritimes ; ils n'avaient aucun droit à être regardés comme belligérants sur mer. La proclamation de l'Angleterre a eu pour conséquence de permettre des faits d'hostilité, qui sans elle eussent été considérés comme des actes de piraterie.

« Elle a investi solennellement les rebelles de tous les droits de la guerre, leur disant comme on disait jadis à celui que l'on armait chevalier : Lève-toi, voici une épée, uses-en. » Elle a rendu légaux dans les ports anglais des actes qui autrement eussent été illégaux et criminels ; elle a mis les Confédérés à même de se procurer des vaisseaux de guerre et de leur faire prendre la mer, ainsi que d'obtenir en Angleterre de l'argent et des ressources.

Le gouvernement anglais répondit qu'une guerre faite d'un côté au moyen du blocus et de l'autre à l'aide de croiseurs et de corsaires, est une guerre maritime et qu'elle ne l'est pas moins parce qu'il y a inégalité de forces, parce que le blocus réussit et que les croiseurs et corsaires sont en petit nombre. Quant aux fournitures d'armes et de vaisseaux, le cabinet anglais déclara que le gouvernement y avait été étranger et qu'en vertu du principe de la liberté du commerce, les sujets anglais ne pouvaient être inquiétés pour cela. On sait que, sur ce dernier point, l'Angleterre fut condamnée par le tribunal d'arbitrage ; mais on convint qu'elle avait eu raison en reconnaissant aux Confédérés la qualité de belligérants.

Leur reconnaître cette qualité n'était point les considé-

rer comme un Etat nouveau et souverain, comme se l'imaginèrent les Fédéraux. La guerre est une lutte politique engagée pour des fins politiques. Or c'est bien une lutte de ce genre que celle d'un grand parti de citoyens, convaincus de la nécessité d'une révolution et de la justice de ses réclamations et qui lutte de bonne foi pour la défense de son droit public quand, organisé militairement, il oppose des troupes régulières aux troupes du gouvernement et qu'il entreprend de faire triompher son programme politique, comme s'il constituait un Etat.

Que les Fédéraux aient été excusables de traiter les Confédérés en rebelles au début des hostilités, on peut le soutenir; mais ils ne pouvaient exiger que les autres puissances refusassent à ceux-ci la qualité de belligérants; ils durent d'ailleurs les traiter eux-mêmes comme tels.

Quant à l'absence de tribunaux des prises et de cours maritimes, les Fédéraux avaient mauvaise grâce à le reprocher à leurs adversaires : les flottes fédérales, grâce à leur énorme supériorité, bloquaient tous les ports du Sud; il fut par conséquent impossible aux corsaires confédérés d'amener leurs prises dans ces ports; comme on ne peut faire valider une capture en pays neutre, les Confédérés durent admettre que les prises seraient valables sans jugement. Bien que cette irrégularité ait été l'occasion de nombreux abus et que les neutres aient eu plusieurs fois à se plaindre de saisies illégales, elle ne peut être légitimement imputée qu'aux circonstances.

IV. — La guerre de Sécession n'était pas encore terminée que l'Europe voyait avec tristesse deux nations, qui avaient pourtant jusqu'alors fait preuve de justice et d'hu-

manité, attaquer un petit État dont le crime était de ne point se soumettre aux exigences ambitieuses de M. de Bismarck. La guerre des Duchés fut avant tout terrestre, toutefois le Danemark, l'Autriche et la Prusse usèrent du droit de capture. L'article 13 du traité de paix (30 octobre 1864) stipula que les puissances se restitueraient mutuellement tous les navires pris de part et d'autre ; si la restitution ne pouvait avoir lieu en nature, elle se ferait en argent. La Prusse saisit avec empressement une telle occasion d'afficher ses sentiments de générosité et de modération ; elle dicta l'article 13, comme tout le traité de 1864, au Danemark vaincu et à l'Autriche dupée. Il est juste d'observer, d'ailleurs, que, jusqu'au jour où elle eut constitué une flotte militaire puissante, impatiente de s'illustrer, elle manifesta dans la guerre maritime la plus grande humanité.

V. — En 1865, la France entreprit la campagne du Mexique. Celui-ci n'avait point adhéré à la Déclaration de Paris ; le commerce français souffrit peu des corsaires mexicains. Par contre, nos vaisseaux de guerre capturèrent un certain nombre de bâtiments. A la fin de la campagne, MM. Drouyn de Lhuys et de Chasseloup-Laubat prièrent l'empereur d'adoucir les conséquences du droit de capture : « En raison, dirent-ils, des circonstances particulières au milieu desquelles se sont accomplies les opérations militaires, en raison aussi des liens d'amitié qui nous unissent au nouvel empire, on se demande s'il ne serait point conforme aux aspirations d'une bonne politique de faire acte de générosité envers les capturés, en apportant dans l'application du droit de prise, et par une

dérogation exceptionnelle à ce droit, des tempéraments en rapport avec la pensée qui a présidé à l'expédition. » L'empereur décida que les navires capturés, non encore condamnés, seraient restitués à leurs propriétaires, sauf ceux qui avaient tenté de violer un blocus ou qui avaient fait le commerce de la contrebande (1).

VI. — La guerre de 1866 vit aux prises les trois puissances qui avaient le plus à cœur le triomphe du principe de la Déclaration de Paris : la Prusse, qui, depuis son fameux traité avec les Etats-Unis en 1785, ne cessait de faire le procès de la course, l'Autriche, toujours si malheureuse sur mer, et l'Italie, qui affichait les tendances les plus libérales et les plus humanitaires et venait d'inscrire dans son code de la marine marchande (2) le principe du respect de la propriété privée. En ouvrant les hostilités, les trois puissances déclarèrent, à charge de réciprocité, que les vaisseaux de commerce ennemis seraient traités comme les neutres, c'est-à-dire qu'ils ne seraient sujets à saisie qu'au cas de transport de contrebande ou de rupture d'un blocus régulier et effectif.

Voici le texte de l'ordonnance autrichienne (13 mai 1866) : « Les navires et leur chargement, par le seul fait d'appartenir à un pays avec lequel l'Autriche est en état d'hostilités, ne peuvent être capturés sur mer par les navires de guerre autrichiens, ni déclarés de bonne prise par les tribunaux des prises autrichiens, à la condition que la puissance ennemie observe à cet égard la stricte réciprocité. »

(1) Décret du 29 mars 1865.

(2) 25 juin 1865.

La guerre de 1866 marque l'apogée de la guerre d'es-cadre. Industriels et négociants ont pu espérer à cette époque que les duels formidables des cuirassés constitueraient désormais les luttes navales et qu'enfin les nations reconnaîtraient que le commerce a horreur de la guerre et ne doit point en souffrir.

VII. — Au début de la guerre de 1870, le roi de Prusse, continuant sa politique traditionnelle et très désireux de la voir adopter par la France, publia l'ordonnance suivante : « Les bâtiments français de commerce ne seront point sujets à être capturés et saisis par la marine de guerre fédérale. Cette disposition ne s'applique point aux bâtiments qui seraient sujets à capture et à saisie alors même qu'ils navigueraient sous pavillon neutre (1). » Cette renonciation au droit de prise était faite sans condition de réciprocité.

Le roi Guillaume ne faisait pas là un grand sacrifice : ses forces maritimes étaient de beaucoup inférieures à celles de la France ; non seulement elles ne pouvaient nuire au commerce français, mais elles n'étaient même point suffisantes pour défendre le commerce allemand. En outre, le sacrifice, s'il existait, était plus que compensé par l'apparente supériorité morale que la Prusse en pouvait retirer.

Si la Prusse avait tout à gagner à ce que le principe du respect de la propriété privée fût admis, il n'en était pas ainsi de la France. Celle-ci avait une marine puissante, elle pouvait paralyser complètement le commerce alle-

(1) *Archives diplomatiques*, 1871-72, t. I, p. 184.

mand (1) et remédier ainsi à l'infériorité de son armée. Le 22 juillet, le gouvernement impérial déclara qu'il entendait se conformer strictement aux principes de la Déclaration de Paris.

L'Allemagne alors renonça à soutenir la lutte sur mer ; sa flotte chercha un abri dans ses ports de refuge et s'y renferma pour toute la durée de la guerre, après avoir pris toutes les mesures de défense qui pouvaient la protéger contre une attaque des escadres françaises. Celles-ci bloquèrent complètement tous les ports allemands et suspendirent ainsi les relations commerciales de l'ennemi : c'est ce qui explique que les prises n'aient point été plus nombreuses (2).

Les vaisseaux français mirent en état de blocus non seulement les ports allemands, mais aussi les ports français qui tombaient aux mains de l'ennemi, à mesure que celui-ci envahissait le territoire (3).

« En fait, dit l'amiral Aube, pendant toute la durée de la guerre et bien que notre marine, personnel et matériel, eût été en grande partie détournée de sa destination réelle pour prendre sur terre une part large à la défense du pays, non seulement les côtes allemandes restèrent bloquées aussi strictement que le comporte l'état actuel des choses de la mer, mais, sur toutes les routes de l'Océan, dans les stations les plus lointaines, nos croiseurs menaçaient partout le commerce ennemi (4). »

(1) La flotte commerciale de l'Allemagne comptait en 1870 : 5.122 bâtiments de long cours ; celle de la France : 15.778.

(2) 75 bâtiments allemands furent capturés par les vaisseaux français.

(3) Dieppe, Fécamp, Le Havre furent ainsi bloqués.

(4) A. Aube, *A terre et à bord*, Paris, Berger-Levrault, 1884, p. 310 et s.

Le roi Guillaume s'irrita enfin de ne pouvoir atteindre la marine française et, le 12 janvier 1871, il révoqua son ordonnance du 18 juillet précédent, bien qu'elle eût été promulguée sans condition de réciprocité. « Les procédés de la France, déclara-t-il, nous forcent de rapporter notre déclaration faite au début de la guerre et par laquelle nous avons renoncé à poursuivre et à capturer des navires de commerce français. Considérant que des propriétés neutres pourraient être chargées sur les navires par suite de notre renonciation, nous ne mettrons ladite mesure à exécution qu'à partir d'un délai de quatre semaines. » (1) Puis, pour remédier à l'insuffisance de sa flotte militaire, il fit appel aux particuliers, leur demandant de se mettre, eux et leurs navires, à la disposition du gouvernement et leur promettant des primes et certains avantages.

Les navires confiés au gouvernement seraient examinés et évalués ; le propriétaire recevrait à titre d'indemnité le dixième du prix d'évaluation. Marins et officiers seraient enrôlés par les armateurs, mais incorporés pour toute la durée de la guerre dans la marine militaire de la confédération ; ils en porteraient l'uniforme et les insignes, en auraient les droits et les devoirs et s'engageraient sous serment à observer les « articles de guerre » ; ils auraient droit en cas de blessure aux pensions de la marine militaire ; les officiers recevraient le brevet de leur grade et, en cas de services signalés, pourraient, sur leur demande, rester dans la marine régulière. Les navires seraient armés et équipés par la confédération et porteraient son pavillon

(1) *Revue de Dr. int. et Législat. comparée*, 1871, p. 340.

de guerre. S'ils périssaient, leurs propriétaires recevraient le prix d'évaluation.

Des primes seraient payées au propriétaire pour la saisie ou la destruction des bâtiments ennemis ; celui-ci s'entendrait avec l'équipage sur leur répartition. Le tarif de ces primes était ainsi fixé : 50.000 thalers (1) pour une frégate cuirassée, 30.000 pour une corvette cuirassée ou un monitor, 20.000 pour une batterie cuirassée, 15.000 pour un navire à hélice, 10.000 pour un bâtiment à hélice.

Certains publicistes ont prétendu que cette marine auxiliaire ne devait s'attaquer qu'aux navires de guerre français ; il est certain qu'elle était destinée, au contraire, à courir sus aux bâtiments de commerce français et à les empêcher de ravitailler de vivres et de munitions l'ouest de la France et l'armée de la Loire. L'ordonnance du 12 janvier rétablissant le droit de prise dans sa plénitude en est une preuve. La prime allouée pour la saisie des navires « à hélice » en est une autre. La perspective de n'avoir à lutter que contre des cuirassés n'eut guère engagé d'ailleurs les armateurs allemands à prêter leurs vaisseaux, qu'un seul boulet eût suffi à envoyer aux abîmes.

Quoi qu'il en soit, la France vit dans ces navires auxiliaires des corsaires déguisés, elle jugea que la Prusse violait la Déclaration de Paris et elle adressa une protestation au gouvernement anglais. Les navires réquisitionnés, dit-elle, sont des navires privés et une prime est acquise aux capteurs. Ils ne sont point commandés par des officiers de la marine fédérale ; les officiers et matelots

(1) Le thaler valait alors 3 fr. 75.

sont choisis par l'armateur; les équipages peuvent donc être étrangers, car beaucoup d'Etats de la Confédération n'imposent aucune condition à leur composition. Les officiers reçoivent des brevets et portent l'uniforme, mais ils ne font point partie de la marine, puisque l'on promet de les y admettre plus tard. Cet appel du gouvernement prussien à armer en guerre des bâtiments de commerce encourage l'achat en pays étranger de navires susceptibles d'être transformés en vaisseaux de guerre. Enfin, c'est l'armateur qui s'entend à l'avance avec l'équipage pour la répartition des prises, ce qui établit le caractère essentiellement privé de cette marine (1).

Le gouvernement anglais consulta les conseillers de la couronne. Ceux-ci répondirent qu'à leur avis, il y avait des différences substantielles entre la marine volontaire de la Prusse et les corsaires abolis en 1856; les navires volontaires prussiens seraient à tous égards au service du gouvernement; leur équipage serait soumis à la même discipline que les équipages militaires fédéraux. La Déclaration de Paris n'était donc pas violée.

Le décret du 12 janvier 1871 ne devait recevoir d'exécution que quatre semaines après sa publication. A l'expiration de ce délai, l'armistice était conclu. Aucun navire auxiliaire prussien ne prit donc la mer; néanmoins la Prusse avait montré aux puissances signataires de la Déclaration de Paris qu'il y avait moyen de remédier à l'infériorité de ses forces navales sans manquer aux engagements du Congrès de Paris.

Le chancelier de fer dicta, comme en 1864, les condi-

(1) *Archives diplomatiques*, 1871-72, t. II, p. 403.

tions de la paix et l'article 13 du traité de Francfort décida : « Les bâtiments allemands qui étaient condamnés par des conseils des prises avant le 2 mars 1871 seront considérés comme condamnés définitivement. Ceux qui n'auraient pas été condamnés à la date sus-indiquée seront rendus avec la cargaison en tant que celle-ci existe encore. Si la restitution des bâtiments et de la cargaison n'est plus possible, leur valeur fixée d'après le prix de la vente sera rendue à leurs propriétaires. »

VIII. — L'exemple de la Prusse ne tarda pas à être suivi. En 1877, un conflit surgit entre deux puissances liées par la Déclaration de Paris, la Russie et la Turquie.

Au début de la guerre, le gouvernement russe fit connaître la conduite qu'il entendait tenir et voici un passage de la note qu'il communiqua à ce sujet aux ambassades : « Aux termes de la Déclaration de Paris du 4/16 avril 1856, la course est considérée comme abolie et la délivrance des lettres de marque est interdite. Les dispositions de la Déclaration de Paris sont applicables à toutes les puissances, sans en excepter les États-Unis de l'Amérique du Nord et l'Espagne qui jusqu'à présent n'ont pas adhéré à cette convention. »

La Turquie garda le silence.

Sa marine de guerre, infiniment supérieure à celle de la Russie, était maîtresse de la mer Noire ; un ancien officier anglais la commandait. Les Russes, au plus fort de la lutte, ne disposaient que de quatre vaisseaux de haute mer et deux « popofkas », navires circulaires. Il n'y eut point de combats navals et les vaisseaux turcs furent employés principalement au transport des troupes, au

rapatriement des blessés et des malades et aux ravitaillements. Ils détruisirent néanmoins un grand nombre de villages et de propriétés le long de la côte, Eupatoria, Théodosia et autres places ouvertes du littoral russe, imitant ainsi la flotte anglaise en 1854.

Vers la fin de la guerre, en 1878, l'Angleterre prit certaines mesures inquiétantes pour la Russie et parut disposée à intervenir en faveur des Turcs. Le gouvernement de Pétersbourg, pour se défendre contre la flotte anglaise, qui n'eût point manqué de bloquer tous les ports russes, résolut alors, comme le roi de Prusse en 1870, de faire appel aux armateurs et d'équiper toute une flottille de croiseurs auxiliaires. Ces croiseurs eussent été incorporés dans la marine régulière et ils auraient eu pour mission de courir sus aux cargo-boats et bâtiments de commerce anglais. L'Angleterre n'intervint pas et la marine auxiliaire russe ne fut point organisée. On sait seulement que des souscriptions avaient été faites dans tout l'Empire et qu'Alexandre III, alors grand-duc héritier, avait pris la présidence d'un comité chargé de centraliser les offrandes. C'est le patriotisme des citoyens russes, en effet, qui permit au gouvernement d'acheter les premières unités de la *Flotte patriotique*. Nous reviendrons plus loin sur cette marine auxiliaire ; disons seulement que l'Etat fournissait aux bâtiments ainsi réunis : le capitaine, un officier et la moitié des marins, que les quelques vaisseaux mis en service, avant la fin des hostilités (1), manquaient de

(1) La souscription permit au gouvernement russe d'acheter à la Cie hambourgeoise-américaine les trois navires : *Moscou*, *Pétersbourg* et *Russie* ; il leur adjoignit le *Vladivostok* et le *Constantin*, le seul qui ait eu un rôle vraiment belliqueux en 1878.

vitesse et servirent seulement à transporter du personnel et du matériel entre Odessa et Vladivostok.

IX. — Pendant ce temps (1), deux petits États de l'Amérique du Sud, le Pérou et la Bolivie, étaient ravagés par le Chili. Celui-ci avait attaqué ses voisins par jalousie et ambition ; durant toute la guerre, il donna au Nouveau-Monde le spectacle d'une violation persévérante du droit des gens, d'une dévastation inutile, préméditée et méthodique de toutes les ressources que le Pérou commençait à tirer de son industrie et du travail de ses immigrants (2). Les hostilités sur mer furent peu importantes. Le Pérou n'avait qu'une flotte vieillie, réduite à quelques unités ; elle n'opposa aucune résistance aux vaisseaux chiliens ; ceux-ci s'emparèrent immédiatement de tous les ports péruviens, occupèrent Lima et toutes les localités de la côte.

X. — En 1885, la Chine s'attira de nouveau le mécontentement de la France. Comme dans la campagne de 1860, le gouvernement français se conforma strictement à la Déclaration de Paris ; toutefois, au cours de la lutte, il fit savoir aux puissances que, par suite des circonstances particulières dans lesquelles se poursuivaient les hostilités entre la France et la Chine, il se trouvait amené à considérer le riz comme contrebande de guerre.

(1) Le conflit du Pérou, de la Bolivie et du Chili dura plus de dix ans la période aiguë eut lieu de 1879 à 1883.

(2) Les troupes chiliennes détruisirent pour plus de 280 millions de propriétés privées, dévastant les cultures, incendiant des villages qui ne se défendaient pas.

Jusqu'alors il avait été généralement admis que la théorie de la contrebande de guerre devait être limitée dans son application. Lors des guerres de Crimée et d'Italie, la France avait refusé de l'appliquer à la houille ; en 1870, les instructions ministérielles (art. VIII) donnaient encore de la contrebande une définition relativement restreinte. » La contrebande de guerre disaient-elles, à moins de stipulations spéciales des traités, se compose des objets suivants s'ils sont destinés à l'ennemi, savoir : bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, soufre, objets d'équipement, de campement et de harnachement militaires, et tous les instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre (1). »

En 1885, la dépêche de M. Jules Ferry, ministre des affaires étrangères, montre combien les idées s'étaient modifiées sur cette notion et combien on était loin de l'esprit de la Déclaration de Paris : « A côté des objets constituant par leur nature même la contrebande de guerre, déclarait-elle, comme les armes, les munitions, etc., il en est d'autres dont le commerce peut être accidentellement prohibé en temps de guerre, par suite de l'utilité particulière qu'en retirent les belligérants (2). »

L'Angleterre protesta ; c'était, de sa part, un acte de mauvaise foi : elle soutient et a toujours soutenu que la notion de contrebande s'étend à tout produit dont la nature et l'utilité offerte à l'ennemi donnent intérêt à interdire, en tout cas, le transport ; elle distingue, en outre de la contrebande absolue, la contrebande conditionnelle, qui

(1) Dalloz, *Supplément au répertoire*, t. XIII, p. 694.

(2) Dépêche du 21 février 1885, *Archives diplomatiques*, 1885, III, p. 161.

ne comprend que des objets dont l'emploi le plus habituel est pacifique ; elle n'était donc point recevable à protester contre la décision de la France. La Suède réclama également ; mais l'importation du riz en Chine n'en fut pas moins regardée par toutes les autres puissances comme un acte contraire à la neutralité (1).

Les vaisseaux français ne capturèrent d'ailleurs que des pirates ; un seul navire monté par des marins chinois, le *Ping-On*, fut saisi. Ceci explique que les officiers de marine français n'aient point respecté, aussi rigoureusement que dans les autres guerres, les formalités prescrites au cas de capture et que le gouvernement ait été obligé de les leur rappeler.

L'extension, donnée par la France et consentie par les nations, à la notion de la contrebande de guerre, porta le dernier coup aux principes de la Déclaration de Paris, déjà bien ébranlés par la création des flottes auxiliaires. Désormais, par suite de cette extension toujours croissante, les relations commerciales des belligérants seront à la discrétion de leur adversaire. Toutefois, ce n'est que lentement, et presque insensiblement, que les peuples changent ainsi de principes et de ligne de conduite.

XI. — La guerre sino-japonaise, qui éclata en 1894, excita au plus haut point la curiosité et l'intérêt de l'Europe ; le conflit mettait en présence une nation barbare, cruelle, hostile aux conceptions et aux procédés de la

(1) C'est sous forme de riz que se payait en 1885 la majeure partie de l'impôt en Chine. D'autre part, les soldats chinois recevaient une partie de leur solde en riz et c'était à cet emploi qu'était affecté le tribut des provinces.

civilisation, et un peuple désireux au contraire de prouver aux Etats chrétiens qu'il était comme eux civilisé, adoptait leurs principes et leurs mœurs et entendait être par eux traité sur le pied de l'égalité. Il avait spontanément adhéré, quelques années auparavant, à la Déclaration de Paris, et bien que la Chine eût conservé sa pleine et entière liberté et que la convention n'ait d'effet qu'entre les parties contractantes, il s'y conforma strictement.

Les Chinois firent la guerre en barbares, se livrèrent à des pratiques que désavouerait un négrier africain : ainsi une récompense pécuniaire était promise à quiconque rapporterait la tête d'un ennemi. Ils furent secondés par tous les pirates des mers de Chine et de l'archipel océanien ; mais la marine japonaise et surtout les escadres européennes surveillaient ceux-ci trop étroitement pour que leur action fût bien redoutable.

La conduite des Japonais étonna l'Europe. Se conformant aux règles du droit des gens moderne, ils déclarèrent ne faire la guerre qu'aux seuls militaires. « Nous devons considérer comme notre ennemi l'armée chinoise seulement, et non le peuple de cet empire aussi longtemps que celui-ci s'abstiendra de s'opposer à notre marche », proclama à ses troupes le feld-maréchal Yamagata Aritomo (1).

Maîtres absolus de la mer, les Japonais dédaignèrent de poursuivre le commerce, d'ailleurs peu important, de leurs adversaires ; ils ne s'inquiétèrent même pas du transport de contrebande que pratiquaient ouvertement et dans

(1) *Revue de droit international et de législation comparée*, 1895, p. 124.

la plus large mesure les nations neutres : pendant toute la durée des hostilités, les Chinois ne furent en effet approvisionnés en grande partie que par le trafic de la contrebande ; les vaisseaux neutres leur apportaient par cargaisons armes et munitions (1).

Le Japon se sentait sûr de vaincre, il méprisait son ennemi ; celui-ci était si complètement dépourvu de qualités militaires qu'il le voyait à sa merci et qu'il préféra diriger ses forces dans une action vigoureuse et rapide.

XII. — Quelques mois après, en 1895 (2), l'Italie, qui avait conçu le projet de soumettre l'Abyssinie à sa domination pour se constituer un empire colonial, se heurta à la volonté formelle du négus Ménélik de demeurer souverain et indépendant.

L'Abyssinie n'ayant point débouché sur la mer, les hostilités italo-abyssines sont étrangères à notre sujet. Le gouvernement italien soupçonnait d'ailleurs si peu que le conflit pût avoir une répercussion sur mer qu'il n'avait point constitué de tribunal des prises.

(1) *V. J. des Débats et Temps* de 1894, de septembre à décembre.

(2) Nous laissons de côté dans cette étude les guerres faites par les puissances européennes à leurs colonies, telles que la guerre des Indes ou celle de Madagascar. Dans ces sortes de conflit, la nation civilisée traite ses adversaires en rebelles, ceux-ci regardent au contraire leur conflit comme une guerre véritable dont l'enjeu est leur vie même en tant que peuplade souveraine. Les deux belligérants sont ainsi placés dans une situation fautive et les puissances ont pour coutume de ne jamais intervenir entre eux.

D'une part, les cruautés des sauvages « révoltés » excusent les atteintes au droit des gens des civilisés ; mais, d'autre part, ceux-ci sont portés à l'humanité par le désir de ne point s'aliéner complètement la population qu'ils veulent s'annexer.

Des difficultés maritimes surgirent pourtant : des sujets neutres firent le commerce de la contrebande et dans une mesure telle que le cabinet italien dut se plaindre aux ambassadeurs.

Enfin un bâtiment battant pavillon hollandais, le *Doelwyk*, se dirigeant vers le port français de Djibouti avec une cargaison de 45.316 fusils, 5.025.832 projectiles et 6.000 sabres, fut arrêté et capturé dans le golfe d'Aden par un vaisseau de guerre italien. Ces armes et ces munitions étaient sans doute possible destinées aux Abyssins ; et cependant, en principe, il ne pouvait être question de contrebande. Un objet ne peut être considéré comme de contrebande que lorsqu'il est transporté par un navire se dirigeant vers un port ennemi, ce qui, dans l'espèce, était impossible, vu que l'Abyssinie n'a point de littoral.

On arrêta donc le *Doelwyk* sous le prétexte que les armes débarquées dans un port neutre devaient être ensuite portées chez l'ennemi, à travers les possessions françaises, et on considéra comme indiscutable la présomption de réexportation de contrebande. Aucune puissance ne protesta (1). Une telle décision est cependant singulièrement dangereuse. Les belligérants jugeront toujours que des armes, et même des articles de caractère moins défini, ne peuvent servir à la nation en paix chez qui on les

(1) Le navire et la cargaison furent relâchés bien que le conseil des prises de Rome ait validé la capture, car la paix fut signée entre l'Italie et l'Abyssinie avant la fin du procès.

Toutefois le *Doelwyk* subit une détention de 250 jours dans le port italien de Massouah qui souleva entre les armateurs et les assureurs du navire d'une part et ses affréteurs d'autre part un curieux conflit au sujet des frais d'entretien du navire et de l'équipage pendant la période de détention.

importe et que ces armes et ces articles sont évidemment destinés au peuple voisin, leur ennemi.

XIII. — Les hostilités qui éclatèrent en 1897, entre la Turquie et la Grèce, et l'intervention belliqueuse des grandes puissances en Orient présentèrent, au point de vue juridique international, des faits difficilement explicables : c'est ainsi que les puissances décidèrent que la Crète leur était remise en dépôt par le sultan, au moment où le colonel Vassos annonça la prise de possession de l'île au nom du roi de Grèce.

Mais, quel que fût le sort de la Crète, il n'est point aisé de justifier la conduite que tint, le 14 février, un vaisseau italien en saisissant le vapeur *Thésée*, de la *Nouvelle Compagnie hellénique de navigation à vapeur*, qui portait des vivres au corps d'occupation hellénique ; un tel acte n'est qu'une violation flagrante du droit des gens en temps de paix. Il ne fut point isolé : le 21 février, les vaisseaux de guerre européens capturèrent et séquestrèrent deux autres bâtiments grecs chargés de vivres pour l'armée d'occupation et les chrétiens de Crète.

Pendant ce temps, la flotte grecque demeurait inactive, par suite de malentendus qui n'ont été encore qu'à demi éclaircis et qui provoquèrent la mise en accusation de l'amiral Sachtouris.

La Grèce et la Turquie étaient signataires de la Déclaration de Paris ; la Grèce le rappela dans une note adressée aux puissances le 29 avril 1897. Ses vaisseaux de guerre capturèrent plusieurs bâtiments turcs ; comme elle ne possédait point de tribunal des prises, c'est le tribunal civil d'Athènes qui fut appelé à les juger.

Quant à la flotte turque, elle ne fit point, semble-t-il, beaucoup de prises sur la marine marchande de la Grèce, mais elle se rendit coupable d'actes barbares : elle coula, pour le seul plaisir de les détruire, plusieurs bâtiments de commerce grecs qui étaient inoffensifs et ne pouvaient se défendre, notamment l'*Athena* dans le golfe de Salonique et le *Macedona* dans le golfe Ambracique.

En outre, il paraîtrait que la Turquie aurait, au début de la guerre, nolisé de petits navires pour courir sus aux bateaux grecs et que ces navires ne portaient point de pavillon. Le gouvernement hellénique fit savoir aux ambassadeurs à Athènes qu'il considérerait ces navires comme pirates et donnerait à sa flotte des instructions en conséquence (1). Un véritable pirate apparut, d'ailleurs, dans les îles Sporades au commencement de juillet et, plus tard, des torpilleurs grecs furent envoyés dans la mer Egée à la poursuite de bâtiments sans pavillon que montaient des évadés des prisons de Thessalie.

De son côté le gouvernement turc prétendit que des pirates grecs lui avaient été signalés dans l'archipel ; il envoya avec éclat un croiseur et deux torpilleurs à la poursuite de ces prétendus pirates : onze bateaux furent saisis ; mais l'on reconnut, non sans regret, que ces bateaux étaient turcs et appartenaient à de paisibles pêcheurs.

Vers la fin de la guerre, la Grèce essaya d'organiser une flotte auxiliaire : plusieurs navires de commerce, armés ou transformés en croiseurs, devaient former une nouvelle division navale destinée à transporter des troupes et à ravitailler les croisières. La conclusion de la paix

(1) *Temps* du 17 mars 1897.

préviât, comme en 1871 et en 1878, l'organisation de cette flotte.

XIV. — Le conflit hispano-cubain fut marqué par une violation de la part des Etats-Unis des lois jusqu'alors reconnues de la neutralité. Une proclamation du président Cleveland du 12 juin 1895 avait, il est vrai, menacé des sévérités de la justice les citoyens qui fourniraient des armes aux belligérants (1) ou prendraient part aux hostilités; cependant, durant toute l'année 1896, alors que l'Espagne et les Etats-Unis étaient complètement en paix, près de quatre-vingts expéditions d'armes et d'individus armés eurent lieu à la côte américaine à Cuba; de véritables flottilles étaient organisées et il s'était même établi un service régulier, presque périodique, entre les ports des Etats-Unis et l'île insurgée.

La guerre éclata enfin entre la République américaine et l'Espagne. Ni l'une ni l'autre n'avaient adhéré à la convention de 1856; toutefois, le gouvernement de Washington se trouvait lié par certaines traditions et pouvait difficilement renier les déclarations qu'il avait faites maintes fois à la France et à l'Angleterre, à l'Allemagne, à l'Italie. Le 23, puis le 26 août 1898, dans une proclamation du président Mac Kinley, il fit donc savoir qu'il se conforme-

(1) « Attendu, disait-elle, que les lois de la République des Etats-Unis prohibent à ses citoyens et à toutes les autres personnes qui se trouvent au dedans de ses domaines et sont sujettes à sa juridiction. de prendre part dans lesdites perturbations contre ledit gouvernement établi (l'Espagne), en acceptant ou en exerçant des commissions hostiles, en s'enrôlant ou en enrôlant d'autres personnes, en équipant, en armant ou en procurant les moyens d'équiper des vaisseaux de guerre pour un pareil service, etc... »

rait aux principes de la Déclaration de Paris. Cela ne l'empêcha point cependant d'utiliser des bateaux de plaisance à vapeur très rapides pour surveiller les côtes, assurer les communications entre les petites îles et le continent, éclairer les escadres et même courir sus aux bâtiments de commerce ennemis ; les raids du *Yale* et du *Harward* coûtèrent cher au commerce espagnol.

L'Espagne avait refusé son adhésion à l'abolition de la lettre de marque, en raison de l'infériorité de sa flotte militaire ; cette infériorité apparaissait plus grande que jamais en face de la puissante marine des États-Unis ; elle était particulièrement sensible en présence des transports de troupes et d'approvisionnements que nécessitait la révolte de Cuba.

Le 24 avril, le cabinet de Madrid fit savoir qu'il respecterait les articles 2, 3 et 4 de la Déclaration de Paris, mais que, « maintenant son droit de concéder des patentes de course, qu'il s'était réservé dans la note par lui adressée à la France le 16 mai 1857, il organiserait pour le moment avec des navires de la marine marchande des croiseurs auxiliaires de la marine militaire qui coopéreraient avec celle-ci aux nécessités de la campagne et seraient placés sous sa juridiction ».

Après la Prusse, la Russie et la Grèce, l'Espagne se voyait obligée de recourir à une flotte auxiliaire pour lutter contre un adversaire infiniment plus fort et mieux outillé.

Les réserves qu'elle avait faites au sujet des lettres de marque furent inutiles ; désireuse de ne point s'aliéner les neutres, elle renonça à recourir à cette ressource extrême.

Si mal organisée qu'ait été sa marine auxiliaire, l'Es-

pagne pouvait en faire contre les États-Unis une arme redoutable ; en raison de la différence d'importance des deux marines marchandes, elle pouvait infliger à son adversaire avec cette flotte des pertes autrement considérables que celles qui pouvaient l'atteindre. Les circonstances furent telles que l'Espagne échoua dans toutes ses tentatives.

La guerre hispano-américaine a consacré, on peut le dire, l'immunité, en cas d'hostilités, des bateaux de pêche des belligérants.

Un petit pêcheur, de pavillon espagnol, ayant un équipage de trois Cubains et une cargaison de poissons vivants, fut capturé près de La Havane par un vaisseau américain. Il n'avait à bord ni armes, ni munitions, ne tenta nullement de violer le blocus et ne résista point au capteur. Le tribunal des prises valida la capture, considérant qu'aucun traité, aucune loi n'exemptait les pêcheurs de saisie ; l'usage, il est vrai, était de leur accorder l'immunité, mais c'était là une pure faveur et, en 1854, les Anglais s'étaient parfaitement reconnu le droit de capturer les pêcheurs russes.

Appel fut interjeté devant la cour suprême des États-Unis qui annula la décision ; il ordonna que le produit de la vente du bateau et de la cargaison fût restitué avec dommages-intérêts. Le juge Gray rendit la sentence dans un remarquable discours où il retraça l'immunité des pêcheurs depuis l'ordonnance d'Henri IV d'Angleterre (1403) et le traité de Charles-Quint et de François I^{er} (1521) jusqu'à nos jours et en notant que, si l'Angleterre au XVIII^e siècle saisit les pêcheurs hollandais et français et en 1854 les pêcheurs russes, ce ne fut qu'une excep-

tion aux traditions européennes. Il conclut en disant que l'immunité des pêcheurs était une règle arrêtée par le droit international, fondée sur des considérations à la fois d'humanité envers des gens pauvres et inoffensifs et de convenances réciproques par les belligérants (1).

XV. — La dernière lutte que le monde ait à déplorer, lutte qui, hélas ! n'est point encore terminée, ne rentrerait pas plus que la guerre italo-abyssine dans le cadre de cette étude, puisque le Transvaal n'a point de littoral, si, de même qu'en 1895, il ne s'était élevé entre l'Angleterre et les neutres de singuliers conflits au sujet de la contrebande de guerre.

L'Italie avait agi à l'égard des puissances neutres avec la plus grande modération. Toute différente a été la conduite de l'Angleterre dans la guerre du Transvaal. Sous prétexte de contrebande, elle a arrêté et visité des paquebots de toutes les nations. Elle a agi à l'égard des navires, qui se dirigeaient vers la colonie portugaise de Mozambique, absolument comme s'ils allaient à des ports ennemis, n'admettant point que l'on pût discuter la présomption de réexportation au Transvaal. Elle intimida à tel point le Portugal par ses menaces que celui-ci consentit à séquestrer comme contrebande de guerre 120.000 kilos de conserve et des vêtements débarqués à Lourenço-Marquez (2).

Elle a déclaré de contrebande tous les produits dont elle voulait priver son adversaire : vivres, vêtements, chevaux, charbons, bois, etc.; la théorie de la contre-

(1) *Revue de droit international et de législation comparée*, 1900, n° 4.

(2) *Journal des Débats*, 12 mars 1900.

bande lui a permis d'isoler le Transvaal du reste du monde.

Enfin elle a émis des prétentions telles qu'à toute autre époque elle se fût attirée, de la part de l'Europe, au moins des observations.

C'est ainsi qu'un Français établi à Durban préparait une expédition de pommes de terre à Lourenço-Marquez ; la douane anglaise voulut exiger de lui l'engagement d'honneur que ces pommes de terre ne serviraient point à ravitailler les Boërs ; le négociant français objecta qu'il ne pouvait répondre de ce qu'en ferait son acheteur établi à Lourenço ; l'intendance anglaise, invoquant alors le droit de préemption, acheta pour elle la cargaison. On peut juger par cet exemple des progrès faits, depuis la guerre d'Abyssinie, par la théorie de la continuité du voyage.

Il nous reste maintenant à exprimer les réflexions que nous suggèrent la conduite et les sentiments des puissances, dans les derniers conflits maritimes du xix^e siècle et à donner notre appréciation sur l'influence et le résultat de la Déclaration de Paris ; il sera utile à ce sujet d'examiner, chez les nations qui en avaient pris l'initiative, certaines innovations apportées dans l'organisation navale.

CONCLUSION

Depuis 1856, et même, nous l'avons vu, depuis 1815, c'est sur les frontières terrestres qu'ont été jouées les grosses parties internationales et il n'y a pour ainsi dire pas eu de guerre maritime entre les grands États. Avec leurs colossales citadelles flottantes, les puissances navales se sont jusqu'ici bornées à quelques escarmouches et à de simples manifestations.

Aujourd'hui, par suite du développement énorme du commerce et de l'industrie, la situation des grandes nations n'est plus la même qu'il y a vingt ans et l'on ne doute plus que ce ne soit sur mer qu'elles aient à vider leurs prochains conflits.

Les gouvernements se sont rendu compte peu à peu de cette évolution ; en même temps, ils comprirent combien indispensables leur seraient les corsaires quand éclaterait une guerre maritime sérieuse.

« Alors, peut-on constater avec M. Redier (1), on vit renaître la course spontanément dans presque tous les pays à la fois et aujourd'hui chacun la prépare avec plus ou moins d'activité comme une de ces institutions fonda-

(1) *La course maritime et le droit des gens*, *Revue bleue*, 17 sept. 1898.

mentales auxquelles on tient par habitude et dont on ne pense même pas à discuter la légitimité ni seulement, ce qui est plus extraordinaire, l'opportunité. »

I. — S'apercevant que les grands paquebots n'avaient rien à craindre des cuirassés à cause de leur vitesse, les puissances maritimes construisirent des navires très rapides, à grand rayon d'action et très peu protégés ; ces navires sont appelés, en Angleterre et en Amérique, *commerce-destroyers* et *boats-destroyers*, en France, *croiseurs-corsaires*. Tels sont le *Powerful* et le *Terrible* des Anglais, le *Guichen*, le *Châteaurenault*, le *Jauréguiberry* de la flotte française, le *Minneapolis* et le *Columbia* des États-Unis. « Tous ces vaisseaux ont des vitesses de vingt-deux à vingt-quatre nœuds, des approvisionnements de 1.500 à 2.000 tonnes ou plus de charbon et l'on a développé chez eux les qualités propres à les rendre redoutables aux bâtiments des grandes compagnies commerciales (1). »

Mais on constata bientôt que ces croiseurs ne pourraient jamais atteindre la vitesse des grands paquebots (2) et les nations furent tout naturellement amenées à transformer leurs paquebots eux-mêmes en croiseurs. « Les paquebots

(1) *La marine et le progrès*, Paris, Hachette, 1901, par M. Loir et G. de Caqueray, lieutenant de vaisseau, p. 267 et s.

(2) Entre autres explications de ce fait, on donne la suivante : Sur les paquebots les machines se développent en hauteur librement, ce qui est, paraît-il, une condition de bon fonctionnement ; aux croiseurs on tient à donner une certaine protection, on leur fait porter aux environs de la ligne de flottaison un pont blindé et c'est au-dessous de ce pont, dans des espaces très limités, que l'on est forcé d'installer machines et chaudières.

rapides ne sont-ils d'ailleurs pas les meilleurs croiseurs-corsaires, sans parler de l'économie que présente cette solution, écrivait récemment M. Fleury-Ravarin dans la *Revue politique et parlementaire* (1). Ces bâtiments naviguant en permanence, conservent plus facilement leur vitesse que les navires de guerre; il suffirait donc au moment des hostilités d'installer leur artillerie et de leur donner les renforts nécessaires en personnel et surtout en canonniers, en leur laissant toutefois leurs états-majors, leurs équipages, mécaniciens et chauffeurs du temps de paix, unique moyen de leur conserver d'une façon permanente leur allure rapide. »

Sur les grands paquebots, tout sans exception est sacrifié à la vitesse et les grandes allures sont habituelles, tandis que sur un croiseur la part affectée aux divers services de guerre est irréductible au-dessous d'une certaine limite et la chauffe à outrance ne peut être de longue durée. Aussi l'amiral Fournier, dans son livre *La flotte nécessaire*, dit catégoriquement que nos vaisseaux de combat doivent laisser à des paquebots armés en guerre le soin de poursuivre les bons marcheurs des flottes de commerce. Parlant de certains bâtiments de l'*International Navigation Company*, l'amiral américain Meades n'hésite point non plus à les déclarer plus aptes que n'importe quels croiseurs à faire la guerre de course. L'opinion de cet officier a sa valeur, car c'est lui qui commandait la division navale de l'Atlantique quand le *Columbia*, le premier commerce-destroyer américain, fit sa traversée d'épreuve entre Southampton et New-York.

(1) *La réorganisation de notre marine militaire*, Fleury-Ravarin, député, *Revue politique et parlementaire*, 10 fév. 1900.

Aujourd'hui donc, les grands paquebots figurent dans les répertoires spéciaux à côté des vaisseaux de combat et sont classés comme croiseurs auxiliaires. On en compte officiellement une trentaine pour l'Angleterre et autant pour les Etats-Unis, dix-huit pour l'Allemagne et onze pour l'Italie. Des subventions leur sont accordées moyennant certaines obligations spéciales relatives à la vitesse et aux aménagements. C'est ainsi que l'amirauté anglaise est convenue, depuis 1887, avec les compagnies *Cunard*, *Peninsular and Oriental*, *White Star Line*, *Canadian Pacific steam ships*, que, moyennant un subside annuel, tous leurs nouveaux bâtiments seraient construits d'après ses plans. De plus, ces compagnies se sont engagées à vendre ou à louer leurs navires au gouvernement, au premier avis, moyennant un prix déterminé à l'avance et à bref délai. Enfin la moitié des équipages de ces paquebots doit être engagée parmi les hommes appartenant à la réserve de la marine royale et l'amirauté a le droit de faire à bord les installations propres à faciliter le rapide équipement de ces vaisseaux en croiseurs au cas de guerre.

Les subventions payées par l'amirauté anglaise en retour de ces obligations atteignent chaque année la somme de 2.300.000 livres sterling.

En 1897, à la revue navale de Spithead, la *White Star Line C^o* arma et mobilisa, en quarante-huit heures, à ses frais — l'amirauté ayant trouvé la chose trop dispendieuse — le magnifique paquebot à deux hélices *Teutonic*. Le *Times* affirma qu'aucun des arsenaux de l'Etat n'eût pu obtenir ce résultat en si peu de temps (1).

(1) *Les paquebots et les derniers progrès de la navigation à vapeur*, A. Fauvel, Correspondant, 10 avril 1898.

En France, les grandes compagnies touchent une indemnité spéciale qui leur permet de construire leurs navires de façon qu'ils puissent recevoir un certain nombre de canons-revolvers et de canons à tir rapide. En temps de paix, ces navires sont commandés par des lieutenants de vaisseau en congé, qui, par le fait d'une déclaration de guerre, se trouveraient réintégrés dans les cadres et continueraient à exercer pour le compte de l'Etat le commandement dont ils avaient été pourvus par une compagnie. Officiers et matelots de notre marine marchande étant tous des inscrits maritimes appartiennent en cette qualité à la réserve de l'armée de mer ; le décret de mobilisation en ferait *ipso facto* des marins de l'Etat (1). En 1892, on a fait, à Cherbourg, une expérience de mobilisation de la *Normandie* qui a parfaitement réussi.

Mais ce ne sont point seulement les paquebots qui seraient mobilisés en cas de guerre maritime. Pour suppléer à l'insuffisance de leur marine militaire, toutes les nations chercheraient à utiliser les bâtiments de leur flotte marchande ; c'est ce que tentèrent la Prusse en 1871, la Russie en 1878, la Grèce en 1897, c'est ce que firent l'Espagne et les États-Unis en 1899, l'Angleterre en 1900 : aujourd'hui tous les vapeurs sont soumis à la mobilisation et « il n'est pas un grand État qui n'ait pris avec les principaux armateurs des ports de commerce certains arrangements permettant de transformer du jour au lendemain, pour la durée des hostilités, et moyennant une indemnité prévue, les steamers et les paquebots en transports militaires, en croiseurs auxiliaires et en corsaires (2). »

(1) Loir et de Caqueray, p. 274 et s.

(2) Redier, *Revue bleue*, 17 septembre 1898.

Quant à la Russie, elle possède une flotte distincte à la fois de sa marine militaire et de sa marine marchande, dont l'origine remonte, nous l'avons vu, à la guerre de Turquie de 1878. C'est une souscription nationale, dont le produit s'éleva presque immédiatement à trois millions de roubles, qui permit au gouvernement russe de se procurer les premières unités de la *flotte patriotique*.

En temps de paix, les navires de cette flotte font le grand cabotage ; en outre, plusieurs d'entre eux sont affectés à des services postaux, à des transports de condamnés entre Odessa et divers ports asiatiques ; quelques-uns desservent une ligne régulière d'Odessa à Pétersbourg. Ils appartiennent à des particuliers, mais ils sont subventionnés par l'Etat et soumis à un régime spécial : les matelots, dont se constituent leurs équipages, doivent avoir reçu leur éducation militaire à bord des bâtiments de l'Etat ; ils ne peuvent demeurer sur les navires de la flotte patriotique que cinq années et ils passent ensuite pour finir leur temps sur les navires de l'escadre de la mer Noire.

Presque toutes les unités de la flotte patriotique sortent des chantiers anglais : leur armement de guerre (trois canon de 12^{mm} à tir rapide et trente petites pièces pour les plus récents) est entretenu dans les magasins de l'Etat, aux deux points terminus, Odessa et Vladivostok. Douze grands bâtiments destinés à cette flotte sont actuellement en chantier (2).

Il est peut-être superflu de faire observer que le rôle de la flotte patriotique sera sans aucun doute de poursuivre les vaisseaux de commerce ennemis ; avec leur armement de trois canons de 12^{mm} ou de trente petites pièces et point de cuirasse, les navires russes ne pourraient avoir

la prétention de lutter contre des cuirassés d'escadre ou des garde-côtes.

Que l'on ne s'imagine point, d'ailleurs, que dans aucun pays la marine auxiliaire se borne à aider par des transports la flotte militaire. La marine auxiliaire sera complètement assimilée par les belligérants à la marine régulière ; elle jouira des mêmes droits et, de même que les vaisseaux de combat, les croiseurs auxiliaires et les steamers mobilisés feront la chasse au commerce ennemi. Dans la guerre terrestre, on n'a point coutume de limiter les droits des soldats réservistes ou territoriaux pour ne laisser toute liberté, dans le choix de leurs opérations et de leurs procédés de combat, qu'à des bataillons exclusivement composés de soldats de l'active. De même, il serait puéril de ne prétendre tolérer la course qu'aux forces navales permanentes et de ne reconnaître que certains moyens d'action aux bâtiments de commerce mobilisés et mis au service de l'État.

Les adversaires de la marine auxiliaire deviennent de plus en plus rares ; ils ne trouvent contre elles que les objections qu'invoqua la France, en 1871, contre la flotte volontaire prussienne (1). Les dispositions du décret prussien, qui laissaient à l'armateur le choix de son équipage et le chargeaient de la répartition du produit des prises, sont évidemment critiquables, mais, selon toute probabilité, elles ne seront pas reproduites. Il nous paraît impossible de ne pas reconnaître le caractère militaire à des vaisseaux qui agissent sous la direction et le contrôle de l'État, entretenus par lui et montés par des équipages assimilés aux équipages militaires.

« La légalité d'une marine volontaire, peut-on dire

(1) Calvo, *Droit international théorique et pratique*, p. 342 et s., Paris, Durand et Pedone, 1870-72.

avec le jurisconsulte anglais Lawrence, doit dépendre comme la légalité d'une armée volontaire de l'étroitesse de son union avec l'Etat et des garanties qu'elle présente pour l'exacte observation des lois de la guerre (1). »

II. — Qu'il nous soit permis maintenant de constater qu'à la vérité la Déclaration de Paris a été respectée dans les guerres postérieures à sa publication parce que les belligérants ne furent dans la nécessité ni de la violer ni de la dénoncer, mais qu'elle a été « tournée » dans l'application courante par toutes les puissances signataires.

A l'article 1 qui proclamait l'abolition des corsaires, on a opposé la marine auxiliaire, ce qui fait dire à M. Funck-Brentano, avec un peu d'exagération peut-être : « Les noms seuls sont changés : les corsaires s'appelleront des croiseurs, les lettres de marque seront remplacées par des patentes de commission et les capitaines corsaires deviendront des capitaines commissionnés. »

Les articles II et III, qui devaient assurer la sécurité des relations commerciales, ont été éludés par la théorie subtile de la contrebande de guerre qui inspire à M. Despagne les réflexions suivantes : « Tout ou à peu près, pouvant être réputé contrebande, cette fameuse règle de la Déclaration du 16 avril 1856 (que le pavillon neutre couvre la marchandise), considérée comme la sauvegarde des neutres, risque de devenir illusoire dans nombre de cas. C'est le but avoué des Anglais qui en général, maudissent cette concession qu'ils durent faire à la France pour payer l'alliance de la guerre de Crimée (2). »

Quant à l'article IV relatif au blocus, il n'a plus au-

(1) Cité par Guihéneuc, *La Marine auxiliaire*, Pedone, 1900, p. 26.

(2) Despagne, *Rev. gén. de dr. int. public*, 1900, p. 816.

cune espèce de valeur, car aujourd'hui la facilité et la rapidité des communications terrestres sont telles qu'on ne peut vraiment regarder un port comme efficacement bloqué que s'il est investi par terre. De plus, et c'est l'amiral Aube qui nous l'affirme, « un navire à grande vitesse peut toujours franchir une ligne de blocus et en mer libre défier toute poursuite ».

On le voit, les conséquences de la Déclaration de Paris sont tellement restreintes qu'on en arrive à trouver que peut-être ceux-là étaient dans le vrai qui y refusèrent leur adhésion ; il semble même, a-t-on pu dire, qu'ils aient prévu ce qui devait se produire.

La lettre de marque eût fatalement disparu. Les gouvernements avaient compris que les particuliers ne pouvaient plus faire la guerre sans surveillance et pour leur propre compte. De même qu'il n'y a plus place aujourd'hui dans la guerre terrestre pour les corps francs et que les armées englobent la nation entière, combattant ainsi sous l'autorité et la direction immédiate des gouvernants ; de même les corsaires, corps francs de l'Océan, plus sujets à caution que ceux du continent parce que leur surveillance était plus difficile encore, se seraient transformés et eussent été incorporés dans la marine régulière ; la guerre hispano-américaine en est une preuve. La Déclaration de Paris a peut-être hâté cette évolution ; nous ne croyons point que son influence ait été beaucoup plus considérable.

La course subsiste.

Tout porte à croire même qu'elle constituera un des procédés les plus efficaces de la guerre dans l'avenir.

Nous allons examiner quel accueil lui doit faire le droit international.

TROISIÈME PARTIE

LA COURSE DANS L'AVENIR

CHÂPITRE PREMIER

LA GUERRE ET LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE

Tandis que les hommes d'Etat, les marins, le grand public, parlent de la course comme si elle était indiscutable et la préparent ouvertement, de nombreux jurisconsultes, persistant à ne point tenir compte de la réalité des faits, ont promulgué le dogme de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.

Que les négociants de Brême, de New-York, du Caire, aient manifesté leur répulsion pour un procédé de combat qui trouble leurs affaires, cela s'explique, bien que l'on puisse trouver cynique qu'ils prétendent demeurer étrangers à une guerre que supportent tous les autres : propriétaires du sol saccagé, fonctionnaires d'une administration désorganisée, ouvriers appelés sous les drapeaux.

Mais les jurisconsultes devraient bien considérer que ce ne sont ni les discours, ni les congrès, qui modifieront les conditions de la guerre et ne point se complaire

dans la conception idéale d'un état d'hostilités, dont n'auraient à subir les conséquences que des hommes avides de gloire et amoureux des combats.

La guerre, ont-ils déclaré à la conférence de Bruxelles, est une lutte ouverte d'État à État, entre les forces armées effectives de chacun de ces États ; l'industrie et l'État sont deux forces distinctes ayant chacune des droits et sa sphère d'activité, par suite, l'action militaire doit être dirigée seule contre les forces et moyens de guerre de l'État, et jamais contre les sujets tant qu'ils ne prennent pas part à la lutte. S'il est justifiable que l'État belligérant s'empare des biens de l'État ennemi, il est abusif et injuste qu'il s'empare des propriétés privées ennemies.

Une telle notion, à notre avis, et de la guerre et de l'État ne répond à rien de réel et n'est autre chose que la survivance d'un lointain passé.

Nous allons critiquer brièvement le concept de l'État ; nous verrons ensuite ce qu'il faut entendre par la guerre et quelles conséquences en découlent, notamment au point de vue de la course.

I. — Jadis, la guerre était un véritable duel entre souverains. (1) Le seigneur féodal, propriétaire de la puissance publique, de la souveraineté comme de son fief, ne prenait guère les armes que pour accroître ou défendre cette souveraineté ; les hostilités étaient une série de combats singuliers entre seigneurs, auxquels étaient mêlés en fait les vassaux parce qu'ils étaient sous

(1) Le souverain, au moyen âge, était celui dont la seigneurie féodale ne relevait d'aucune autre seigneurie supérieure, ne dépendait que de Dieu.

la suzeraineté du seigneur ; quant aux serfs, c'étaient des « choses ». Vassaux, serfs et propriétés étaient fort mal traités : l'état de la civilisation, les mœurs d'alors ne permettaient pas qu'ils fussent exempts de violences et de pillage.

Quand le pouvoir royal se fut constitué, la guerre devint le monopole des princes ; mais elle n'en resta pas moins un duel entre monarques, qui seuls détenaient en toute propriété la puissance publique.

La guerre alors était avant tout noble et les roturiers n'obtenaient que difficilement l'honneur d'y prendre part ; il fallait être brave, galant, gentilhomme pour se battre décemment. Les grands seigneurs commandaient moins à des citoyens qu'à des mercenaires, soldats de métier, qui luttaient indifféremment pour une cause ou pour une autre et s'attachaient à qui les payait le mieux.

Dans ce temps, la guerre n'était qu'une série de corps à corps entre deux armées ou deux escadres qui seules échangeaient des coups. Artisans, négociants, manants n'avaient point à se mêler des hostilités, sauf pour payer quelque impôt supplémentaire ; toucher à leur personne, à leurs biens n'était point pour l'ennemi d'un intérêt primordial. Cependant, en fait, les propriétés privées n'étaient pas respectées : le roi était censé avoir sur elles un *dominium*, en les dévastant on l'affaiblissait par conséquent.

La Révolution remplaça le roi par l'Etat, et la souveraineté changea seulement de titulaire ; la puissance publique, étant considérée comme un droit, comme une propriété, il fallait une personne qui fût titulaire de ce droit : c'était la personne du roi, ce fut la personne de l'Etat.

L'État, semble-t-il, eût dû se confondre avec la nation ; mais, tout pénétrés des conceptions monarchiques qui, par un simple changement de mot, se conciliaient merveilleusement avec les nouvelles idées, les hommes de la Révolution continuèrent, en dépit du démenti des faits, des difficultés et des contradictions, à admettre cette notion d'un autre âge.

L'État fut donc considéré comme une vague entité, une personne morale qui détenait et exerçait de prétendus droits insusceptibles d'appropriation privée : tels que le droit de faire la paix ou la guerre, celui de lever les impôts, de rendre la justice, etc... On ne concevait pas la souveraineté autrement que comme un droit de propriété et sans une individualité qui lui servît de support et de sujet ; on avait toujours vu dans le roi le titulaire personnel de ce droit et l'on mettait l'État à la place du roi.

La Révolution, il est vrai, limita la souveraineté de l'État en reconnaissant à l'homme des droits qui devaient être garantis par une constitution écrite contre les empiétements possibles du pouvoir ; mais elle n'hésita pas à faire rentrer dans le domaine de l'État tous les droits de puissance compris autrefois dans le domaine royal.

Cette notion de l'État a persisté jusqu'à nos jours d'autant plus aisément que l'égalité proclamée ne fut qu'une égalité de droits, en face de laquelle demeura, et même s'accrut, l'inégalité économique, ce qui amena entre les intérêts collectifs et les intérêts particuliers une multitude de conflits.

On affirme donc encore aujourd'hui que l'État est une personne morale, représentant les intérêts collectifs à

côté et même à l'encontre des citoyens et de leurs intérêts particuliers, titulaire en même temps et des droits de puissance publique et de droits patrimoniaux.

Il résulte logiquement de cette conception : que la guerre doit être regardée comme une lutte d'État à État, que les particuliers y doivent rester étrangers, qu'une distinction nette s'établit entre combattants et non combattants, que la levée en masse est condamnée, que les belligérants ne peuvent s'attaquer qu'aux forces et aux biens de l'État et que la propriété privée doit être respectée.

Cette théorie, avons-nous dit, n'est que l'interprétation de faits qui n'existent plus.

II. — On a compris aujourd'hui que les hommes ne peuvent vivre qu'en société, qu'ils sont tous solidaires les uns des autres et que la solidarité est le fait fondamental de toute société humaine.

Par la communauté de race, de langue, de religion, d'autorité politique, cette solidarité s'est développée.

Par la communauté des aspirations, des traditions, des souffrances, elle s'est cimentée.

Et elle s'est accrue par la division du travail qui excite l'activité individuelle, multiplie les échanges et facilite la satisfaction des besoins.

Enfin on a reconnu que les hommes ont tous une valeur individuelle, différente sans doute, mais également respectable dans les relations humaines.

On a constaté qu'ils ont des besoins communs, de plus en plus nombreux, que ces besoins ne peuvent être satis-

faits que grâce à une union toujours plus étroite (1).

Aujourd'hui plus que jamais est exacte l'affirmation de Renan : « Une nation est une grande solidarité, constituée par le sentiment des sacrifices que l'on a faits et de ceux que l'on est disposé à faire encore. » De tout ceci, il résulte qu'intérêts collectifs et intérêts individuels sont d'accord dans la nation et que l'existence d'un État représentant les intérêts de la collectivité, en opposition avec ceux des particuliers, est, depuis que la nation a été proclamée souveraine, un anachronisme.

Les citoyens prennent de mieux en mieux conscience de leur solidarité. La nation apprend à regarder les membres qui la composent non plus comme des choses sur lesquelles elle a des droits, mais comme des coopérateurs dont elle ne peut se passer et vis-à-vis desquels elle a des devoirs. La collectivité s'intéresse de plus en plus aux intérêts individuels, témoin ce fait de l'opinion publique prenant parti pour les travailleurs dans les grèves et leur faisant comprendre que leur cause sera celle de tout le monde tant que leurs revendications seront équitables et pondérées (2).

(1) Voir L. Bourgeois, *Solidarité*, Paris, Colin, 1897 ; E. Durkheim, *De la division du travail social*, Paris, 1893 (thèse de lettres).

(2) « La grève des docks de Londres a mis en lumière un autre fait, qui est pour nous de la plus haute importance, et que nous avons pu constater aussi en Allemagne dans la grève des mineurs des provinces rhénanes en 1889. Le gros de l'opinion publique et des journaux s'est mis à ce moment, en Angleterre, du côté des grévistes, sans cela il aurait été impossible aux ouvriers des docks de faire triompher leurs revendications.

Pourquoi ce fait est-il si intéressant ? Parce qu'il révèle l'existence d'une idéale communauté d'intérêts qui embrasse toutes les classes

« Il reste donc que la société est simplement une réunion d'hommes unis par la communauté des besoins et la réciprocité des services rendus, la solidarité par similitudes et la solidarité par division du travail, qu'il y a des individus qui pensent et qui veulent et seulement des individus. Parmi eux, des individus plus forts que les autres peuvent et doivent employer la force matérielle dont ils disposent à la réalisation de la solidarité sociale. Ces individus sont appelés gouvernants, et toute société, où cette différenciation s'est produite entre gouvernants et gouvernés, est une société politique, un État si l'on veut (1). »

On ne saurait dire désormais qu'il existe des droits de lever les impôts, de faire la paix et la guerre. L'histoire explique seule la qualification de droits attribués à la manifestation de la force publique. Il n'y a là que des actes nécessités par la solidarité qui unit les membres d'une nation, actes voulus par ces membres et accomplis par les gouvernants. De ce que les intérêts collectifs et individuels se confondent, de ce que l'État et la nation ne sont qu'une seule et même chose, il résulte que la guerre est une lutte de nation à nation, engageant les gouvernants comme les gouvernés.

instruites et non instruites de la société, parce qu'il nous montre dans l'opinion publique une sorte de tribunal supérieur et impartial, quoique non exempt d'erreur, parce qu'enfin il fait comprendre aux travailleurs qu'à la condition de mettre de la mesure et de la modération dans leurs revendications, ils ne seront plus seuls dans la lutte, mais que leur cause est celle de tout le monde et qu'ils trouveront de l'aide tant qu'ils sauront mettre le droit de leur côté. » Zeigler, *La question sociale est une question morale*, traduction Palante, p. 59 et s.

(1) Léon Duguit, prof. de droit à l'Université de Bordeaux, *L'État, le droit objectif et la loi positive*, Paris, Fontemoing, 1901, p. 349.

C'est la conscience de cette vérité qui a poussé la Suisse à refuser son adhésion à la convention relative à la guerre terrestre de la conférence de La Haye. Cette convention condamne implicitement la levée en masse de la population d'un territoire occupé par l'ennemi. Le conseil fédéral et après lui le conseil national et le conseil des États ont jugé inacceptable une théorie qui aboutit à considérer comme criminels les habitants d'un pays envahi qui prennent spontanément les armes à l'approche de l'envahisseur. Le peuple, s'est écrié M. Curti, ne doit pas avoir l'impression que la guerre populaire est condamnée et que la seule guerre possible est une guerre d'armée à armée.

Il reste seulement que la guerre doit être une lutte disciplinée et organisée, une lutte non entre les populations, mais entre les nations organisées et dirigées, que les armées par conséquent peuvent être improvisées par mesure de salut public, soit sur terre, soit sur mer, et que la levée en masse demeure la dernière et légitime ressource des peuples.

« Si vous parvenez à faire comprendre à la nation anglaise, s'écriait lord Salisbury au meeting d'Albert Hall le 5 mai 1900, que le devoir de tout Anglais est de se mettre en mesure de repousser une invasion, si vous parvenez à lui faire comprendre que la défense du pays n'est pas l'affaire du ministère de la guerre, mais que c'est l'affaire des Anglais eux-mêmes qui doivent apprendre dans leurs paroisses le maniement du fusil de guerre et l'habileté au tir, nous aurons alors une force défensive telle qu'on n'osera pas nous attaquer. »

III. — L'observation des faits confirme d'ailleurs notre assertion, c'est entre nations et non, entre États que se tranchent aujourd'hui les conflits.

« Nous ne sommes plus au temps où les guerres, affaires particulières aux soldats de profession, pouvaient laisser indifférents l'habitant dont elles ne dévastaient pas le champ, dont elles ne brûlaient pas la chaumière. Les luttes d'aujourd'hui, pareilles aux grandes invasions d'autrefois, jettent des peuples entiers sur les champs de bataille. Quel exemple est à cet égard plus frappant que celui que nous offre cette campagne de l'Afrique du Sud (1). »

La guerre est devenue un fléau général que tous redoutent, femmes, enfants, vieillards, parce que tous en pâtiront comme les soldats ; tout citoyen valide prend les armes. La vie entière de la nation est suspendue : l'industrie chôme, car les ouvriers sont aux armées ; le commerce est arrêté, car il n'y a plus de crédit ; les champs ne sont plus cultivés ; les moissons sont ravagées ou réquisitionnées. Les êtres les plus paisibles ont à subir la ruine, la famine, le bombardement, la mort même.

« L'homme le plus étranger par son âge, ses occupations, ses tendances, aux opérations militaires ne portera pas moins sa part dans le fardeau de la guerre, et c'est justice. Lorsque les nations sont engagées dans ces grandes et solennelles contestations, il est convenable, il est bon, que chaque citoyen supporte dans la mesure de ses forces la cause de sa patrie. De même il n'est pas de bien, pas d'objet, si peu approprié qu'il paraisse aux

(1) A. Pillet, *La guerre du Transvaal et la conférence de la paix*, *Revue générale de dr. internat. public*, janv.-fév. 1901, p. 25.

besoins des armées, qui ne puisse être utilisé dans la lutte (1). »

Et nous ajouterons avec M. Dupuis (2) qu'il n'est pas seulement bon, inévitable, mais qu'il est très nécessaire que les habitants paisibles souffrent directement de la guerre. La destruction des armées n'est qu'une opération préliminaire, décisive à coup sûr, mais insuffisante par elle-même à dicter la paix. Que l'on suppose une armée victorieuse se reposant sur ses succès après l'anéantissement de l'armée ennemie et s'arrêtant immobile sur la frontière ; pourquoi le vaincu se soumettrait-il à la loi du vainqueur ? Ce qui peut le contraindre à accepter les conditions de son adversaire, ce n'est point sa défaite, mais la désorganisation de sa vie nationale, l'occupation de son territoire, l'interruption de ses relations économiques et sociales, les entraves insupportables pour tous qu'entraîne l'invasion. « Quelque paradoxal que cela puisse paraître, de prime abord, aux esprits hantés par les conceptions de Rousseau ce n'est qu'en pesant sur la population inoffensive que la guerre peut atteindre son but. Et cela est d'autant plus vrai que les institutions sont plus démocratiques, que cette population, étrangère à la lutte armée, intervient d'une manière plus directe, plus efficace, par ses votes, dans la conduite des affaires de l'État. C'est elle qui, lassée de la guerre, exigera que l'on y mette fin (3). »

C'est la nation tout entière qui combat, et par conséquent

(1) A. Pillet, professeur à la faculté de droit de Paris, *Le droit de la guerre*, Paris, Rousseau, 1892, t. 1, p. 6.

(2) Ch. Dupuis, *Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines*, p. 11 et s., Paris, Pedone, 1899.

(3) Dupuis, *op. cit.*, p. 12.

toute atteinte à la propriété est légitime, hormis le cas de conventions contraires expresses.

IV. — Les conséquences de telles affirmations sont graves.

Avant de passer rapidement en revue les principales, il est important de remarquer que nos adversaires les acceptent généralement, en dépit de quelques légères divergences.

A la vérité, ils les considèrent comme des restrictions aux conséquences logiques de leur système ; pour les justifier, ils invoquent la nécessité. Mais qu'est-ce qu'une théorie qui admet des restrictions aussi nombreuses et aussi importantes ? Qu'est-ce qu'un système qui avoue que la nécessité le contraint à se contredire si gravement ?

Un tel aveu d'impuissance ne fait que confirmer notre thèse.

La guerre ne peut être qu'un conflit entre nations et les atteintes à la propriété qu'elle entraîne ne sont nullement des exceptions, mais ses conséquences logiques.

Toutefois, nous sommes heureux de le constater, on limite les horreurs de la guerre : sur mer, comme sur terre, le pillage qui entraîne l'indiscipline et nuit au vainqueur est réprouvé ; toute violation de la propriété privée est condamnée quand elle n'a pour motif que le lucre. Par suite d'une sorte de compromis, consenti par les nations, on en est venu à s'abstenir de toute violence qui ne courrait pas directement à l'œuvre poursuivie.

Nos adversaires expliquent à tort ces tempéraments par des droits des particuliers distincts de ceux de la collectivité et souvent opposés à ceux-ci. Il y a là d'abord la

manifestation du progrès des idées humanitaires et de la civilisation. Il y a surtout chez les belligérants une intelligence plus grande de leur intérêt propre ; ceux-ci ont compris que l'objet de la guerre n'est point seulement de forcer l'adversaire à céder, mais de rétablir une paix durable : leur intérêt est donc de ne point user de procédés plus cruels qu'efficaces, qui maintiendraient après la paix des ferments de haine chez le vaincu ; l'intérêt commande encore de ménager la population sans défense afin d'en tirer plus aisément les ressources qui aideront à poursuivre la lutte. Les réquisitions sont nécessaires aux armées modernes, elles ne produisent rien dans un pays dévasté (1).

La propriété supporte donc le poids de la guerre.

Sur terre, le belligérant occupe les immeubles classés dans le « domaine public ». Il saisit également et confisque les meubles de ce domaine, spécialement quand cette saisie a pour conséquence soit de priver la nation, au préjudice de laquelle elle est faite, de quelques-uns de ses moyens de défense, soit de fortifier d'une façon appréciable l'armée qui la pratique (2).

Quant aux propriétés privées, leur violation est la conséquence nécessaire des notions que nous venons d'exposer.

Si des particuliers possèdent des établissements ou des approvisionnements d'une utilité quelconque à l'armée, celle-ci les saisit ; ainsi en est-il des grandes usines, notamment des usines métallurgiques. Le premier soin d'un occupant est de s'emparer des chemins de fer, des télé-

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 9 et suiv.

(2) Bluntschli, *Revue de dr. int. et de législat. comparée*, 1877, p. 545.

graphes, qu'ils appartiennent ou non à des compagnies privées (1).

On qualifie du nom de réquisition cette saisie par le belligérant de tout ce dont il veut priver son adversaire et de tout ce qui lui convient à lui-même. Par la réquisition l'envahisseur exige des habitants abri, vivres, munitions, moyens de transport, bref tout ce qui lui est utile.

Toutes les mesures prises par un général dans l'intérêt de ses opérations sont accomplies sans considération des dommages qui peuvent en résulter pour la propriété de l'ami ou de l'ennemi : une troupe se déploie dans un champ, elle ne regarde pas s'il est ensemencé ; un faubourg gêne le tir d'une batterie, l'état-major n'hésite pas à le supprimer.

« Les opérations militaires seraient impossibles si elles devaient se borner aux routes et aux terrains vagues. Elles s'étendent aux propriétés des particuliers dont elles peuvent suivant leurs besoins saccager les récoltes, détruire et transformer les bâtiments et les travaux d'art (2). »

On admet généralement, il est vrai, qu'un ordre écrit d'un officier supérieur est nécessaire pour autoriser les destructions importantes ; mais ce n'est là qu'une garantie contre la légèreté et les entraînements des inférieurs.

Il est tellement impossible que la guerre ne s'étende pas aux propriétés foncières ainsi qu'aux propriétés mobilières qui les garnissent que M. Brocher (3) avoue : « On

(1) Pillet, *Le droit de la guerre*, t. 1, p. 150 et s.

(2) H. Brocher, prof. de droit à l'Académie de Lausanne, *Revue de dr. int. et législat. comp.*, 1873, p. 337.

(3) H. Brocher, *op. cit.*

ne peut même pas ici tenir compte de la nationalité des propriétaires ; les amis et les neutres ne doivent pas s'attendre à ce que leurs domaines soient respectés. »

Et des auteurs, M. Pillet notamment, conviennent que dans certains cas le belligérant peut « ruiner une ville pour venger les outrages reçus des habitants, mais il faut qu'il n'y ait pas d'autre mode de châtimement (1) ».

« Si, pour la nécessité des opérations, il est absolument nécessaire de faire le vide derrière soi, je pense, dit encore M. Pillet, que la dévastation peut être légitimement employée (2). »

Les non belligérants supportent dans une large mesure leur part de la guerre.

Saccagée par le passage des troupes, réquisitionnée pour leur entretien et leur transport, atteinte indirectement dans les opérations, détruite et anéantie volontairement dans les sièges et les bombardements, la propriété privée se ressent cruellement des horreurs de la guerre terrestre.

Sur mer, il en est de même avec le bombardement des côtes et le blocus.

Nous allons étudier particulièrement dans quelle mesure s'explique et se justifie la course.

V. — Plus que partout ailleurs, dans la guerre maritime, apparaît évidente cette vérité que la guerre est un conflit entre nations.

Pour demeurer logiques, beaucoup de nos adversaires

(1) Pillet, *op. cit.*, p. 162.

(2) Pillet, *op. cit.*, p. 166.

déclarent que, seule, la guerre d'escadre est légitime, que, seule, elle doit avoir lieu.

L'escadre est l'arme de l'État, elle s'illustra jadis dans de mémorables batailles rangées que se livrèrent les marins du monde entier.

« Aujourd'hui les causes de ces glorieux combats ont disparu pour toujours et les résultats que cherchaient les belligérants sont devenus à tout jamais irréalisables. La guerre d'escadre était tantôt une guerre de conquêtes maritimes et tantôt une guerre de conquêtes terrestres ; elle ne peut plus être, à notre époque, ni l'une ni l'autre (1). »

Puisque la guerre ne se fait plus pour le bon plaisir et l'ambition des princes, qu'elle n'est plus un duel entre gouvernants, que l'État et la nation se confondent, il faut pour que le peuple soit atteint que les particuliers, cellules de la nation, le soient eux-mêmes. La guerre d'escadre ne saurait être efficace, elle ne correspond pas à la notion de la guerre, à ses nécessités actuelles.

La guerre de course qui s'en prend aux intérêts des particuliers répond au contraire à la notion de la guerre telle que nous l'avons exposée.

Un peuple commerçant ne peut être frappé que dans son commerce ; ce commerce est la source de ses richesses, l'origine de ses forces vives ; il faut absolument, pour le soumettre, l'atteindre dans cette branche de ses intérêts.

Comment triompher d'un pays qui possède une grande étendue de côtes, si l'on doit respecter sa marine marchande ? L'adversaire eût-il par impossible réduit sa flotte

(1) A. Redier, *La guerre d'escadre et la guerre de course*, Correspondant, 25 mars 1898.

militaire à l'impuissance, que ce pays alimenté par son commerce, vivant en dépit de l'état de guerre de sa vie normale, pourrait indéfiniment résister. Un blocus sérieux, de l'aveu même des marins, est aujourd'hui impossible. Les débarquements réussissent rarement et sont bien périlleux ; de plus, « un débarquement suppose la mise en mouvement d'un nombre considérable de vaisseaux ; les préparatifs n'en sauraient passer inaperçus ; alors même qu'il n'y aurait plus d'escadres pour lui barrer la route, les bateaux légers de la défense côtière auraient beau jeu pour le prévenir (1). »

Puis, quel pourrait bien être le rôle d'une flotte militaire, sensiblement inférieure à celle de l'ennemi, si on ne lui permet point de toucher aux bâtiments de commerce ?

Supposons même les flottes des deux belligérants d'égale force : si les navires de commerce peuvent traverser librement les mers sans avoir rien à craindre des vaisseaux de guerre, à quoi ceux-ci serviront-ils ? A attaquer la flotte de l'ennemi ? L'ennemi n'aura qu'à retenir dans ses ports ses forces navales militaires, ou même qu'à n'en point avoir, puis à couvrir les mers de ses vaisseaux marchands ; et si ces vaisseaux sont sûrs de l'impunité, croit-on qu'ils se borneront toujours à de simples opérations commerciales ? Les gouvernements ne les emploieront-ils pas, secrètement du moins, à maintenir leurs relations de toute nature avec les nations étrangères, relations que l'ennemi a intérêt et droit d'entraver (2).

(1) Dupuis, *op. cit.*, p. 43.

(2) Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, t. II, p. 43, Paris, 1845.

Cette inefficacité de la guerre d'escadre est, d'ailleurs, affirmée par les hommes les plus compétents.

« Dans l'état actuel des choses de la mer, écrivait, il y a quelques années, un amiral (1) qui eut le malheur de voir plus juste et plus profondément que ses contemporains et qui ne fut point écouté parce qu'il ne fut point compris, avec les marines militaires telles que les ont faites les changements prodigieux accomplis dans ces vingt dernières années, il est deux principes que l'on peut regarder comme hors de toute discussion : le premier, que dans un engagement général de deux flottes cuirassées composées d'éléments de même valeur, la victoire est assurée à la plus nombreuse de ces flottes ; le second, qu'un navire à grande vitesse peut toujours franchir une ligne de blocus et en mer libre défier toute poursuite.

» De ces deux principes, il est logique de conclure que, dans toute guerre maritime, la marine cuirassée inférieure en nombre sera réduite à la défensive, que son rôle se bornera à concourir à la protection du littoral avec les torpilles de tout genre, les garde-côtes, les batteries flottantes et les batteries de terre ; en second lieu, que, pour cette marine, l'offensive n'est possible que par des croiseurs à grande vitesse courant sus au commerce ennemi. La course, reléguée au second plan dans les guerres et les marines d'autrefois, prend aujourd'hui une importance supérieure. L'abolir serait donc, de la part des nations autres que l'Angleterre, l'abandon de leur droit le plus légitime et le plus précieux, celui de la défense nationale ; de la part de leur gouvernement, l'oubli le plus

(1) A. Aube, *Un nouveau droit maritime international dans « A terre et à bord »*, Paris, Berger-Levrault, 1884.

coupable de leur premier devoir, celui d'assurer cette défense....

» Mais il y a plus, la richesse est plus que jamais un des plus essentiels éléments de la puissance des nations, c'est le premier de leur puissance maritime. La création d'une marine cuirassée n'est en effet qu'une question d'argent. La course, au contraire, sans imposer des sacrifices matériels que le patriotisme des peuples les plus faibles ne puisse accepter, exige ce qui ne s'improvise pas, les qualités les plus rares de l'homme de mer : la science, l'expérience, l'audace et le calme, la persévérance et la rapidité des conceptions ; quelques corsaires commandés par des Semnes, des Vaddel, des Surcouf, des Bouvet, des Jean Bart, suffisent pour frapper au cœur le commerce des plus riches et des plus puissantes nations.

» S'il en est ainsi, qui ne voit que la course, instrument le plus assuré sur mer de la défense nationale, reste aujourd'hui, pour les nations maritimes, la garantie la plus réelle de la faiblesse contre la force qui la dédaigne et de la justice contre la force qui la nie. »

VI. — Ce que la théorie nous a conduit à affirmer, ce que l'expérience a dicté à nos officiers, l'observation des faits, ainsi qu'il convient, en confirmera l'exactitude aux yeux de chacun.

Prenons des exemples concrets, considérons les grandes nations, l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis notamment ; la guerre navale avec ces puissances est si peu une guerre d'État à État entre cuirassés, croiseurs et torpilleurs, que la course apparaît comme s'imposant formellement.

Depuis quelques années, d'ailleurs, émue de voir leur

pays égaré par la théorie de l'étatisme s'engager dans une politique funeste à la défense nationale, toute une école de marins et de publicistes s'acharne à prouver la nécessité de la course en cas de guerre avec ces nations.

« S'abstenir de faire la guerre de course, déclare en tête d'une brochure de propagande M. le lieutenant de vaisseau Duboc, le héros de la guerre de Chine (1), serait dans certains cas une véritable trahison ; nous la considérons donc non seulement comme logique et comme légitime ; mais nous essaierons de prouver au cours de cette étude que, dans l'hypothèse d'une guerre avec nos voisins, elle est nécessaire en même temps qu'elle est notre seul moyen de salut. »

Et nous empruntons à MM. les lieutenants de vaisseau Duboc, Loir et de Caqueray la démonstration de cette assertion en ce qui concerne l'Angleterre.

L'Angleterre est invulnérable autrement que par la guerre de course : tenter un débarquement sur son territoire serait folie ; folie également que de prétendre lutter contre sa flotte cuirassée, plus nombreuse et plus formidable que les flottes réunies des deux plus grandes puissances maritimes du monde. Elle détient l'entrée de la plupart des routes commerciales du monde et la presque totalité des câbles télégraphiques. Elle peut se ravitailler dans toutes les parties du globe.

Sa puissance est toujours croissante et constitue un danger permanent pour toutes les nations.

La guerre de course est la seule que l'on puisse effica-

(1) Duboc, *Le point faible de l'Angleterre*, Paris, Dentu.

cement lui faire, la seule qui contre elle soit logique et il se trouve que par suite de cette intensité même de sa vie commerciale, à laquelle elle a tout sacrifié, la course lui est particulièrement redoutable.

Son commerce maritime dispose actuellement de 36.181 bâtiments ; la somme des intérêts qu'elle engage chaque année sur mer est de près de trente milliards; le commerce anglais entre pour 58% dans le commerce total du monde. La valeur des importations pour 1899 a dépassé douze milliards, dont cinq milliards d'alimentation, un et demi de céréales ; l'alimentation seule exige 5.700 vapeurs. L'Angleterre produit à peine le 1/5 du blé nécessaire à sa consommation et pourtant un Anglais, dit-on, ne mange guère de pain (1). La plus légère interruption dans l'importation des céréales produirait donc la famine.

Aux dangers de la famine s'ajouteraient ceux d'une crise financière : le taux des assurances s'élèverait prodigieusement ; on ne peut en douter après ce qui s'est produit pendant la guerre du Transvaal et surtout lors de la menace de conflit qui surgit à propos de Fachoda. Dans les dix jours de crainte qui précédèrent la solution du conflit, le surplus des primes payées par les armateurs anglais atteignit 4.250.000 l. st.; les matières premières, laine et coton, subirent une hausse sensible en même temps que baissaient les produits manufacturés.

La simple perspective d'hostilités possibles suffit pour

(1) Cette situation ne peut que s'aggraver : d'une part, le nombre des habitants augmente ; d'autre part, l'agriculture étant sacrifiée à l'industrie, le nombre des hectares semés en froment va sans cesse diminuant.

troubler à ce point la vie industrielle. Que serait-ce si une guerre maritime était déclarée et qu'elle durât?

En outre, l'interruption des matières premières suspendrait le travail. Lors de la disette de coton qui coïncida avec la guerre de Sécession, le paupérisme s'accrut de 140 % dans les faubourgs industriels anglais et des milliers d'ouvriers seraient morts de faim si le reste du pays n'était venu à leur secours.

Les matières premières ne fussent-elles pas interceptées, qu'elles arriveraient aux industriels à des prix tels que les articles fabriqués leur reviendraient trop cher pour pouvoir lutter contre les produits étrangers, dont la concurrence est déjà si écrasante en temps de paix. Ceci serait dû non seulement à l'élévation du taux des assurances, et notons que les navires à voile au nombre de 24.000 ne seraient plus assurables, mais aussi à la majoration de salaire des matelots : d'une part, ceux-ci seraient moins nombreux et plus exigeants par suite du rappel sur les bâtiments de guerre des marins mobilisables (1); d'autre part, ils demanderaient des indemnités pour les dangers et les risques de capture. Puis la nourriture des équipages serait d'un prix plus élevé et les frais de convoi énormes pour les armateurs.

Les Anglais n'ignorent point ces choses. Plusieurs parmi eux l'ont reconnu publiquement, notamment sir Samuel Barker, sir Charles Dilke. Récemment, un jeune amiral fort populaire, lord Beresford, déclarait dans un meeting pour la défense du commerce britannique : « Si

(1) De plus, les marins étrangers qui forment un seizième des équipages devraient être rapatriés à grands frais par les armateurs.

jamais l'importation des vivres et matières premières était interrompue, nous, marins, estimons qu'en dépit des victoires possibles dans des batailles rangées, nous nous trouverions dans une situation pire qu'après une défaite (1). »

Les meilleurs esprits ne doutent pas non plus en Angleterre que l'on ne fasse désormais la guerre à leur pays par le système de la course.

« La France, dit l'amiral Colomb, et notre pays peuvent avoir encore quelque sottise querelle et en arriver à se battre. La France, ne dépendant pas d'une façon vitale de son commerce maritime, l'arrête et s'occupe exclusivement de la destruction du nôtre (2). »

Consulté lors de Fashoda, le 27 octobre 1898, par un représentant de l'*Argus* de Melbourne, le contre-amiral Hugo Lewis Pearson, commandant en chef de l'escadre anglaise en Australie, exprime la même conviction. Si la guerre éclatait entre la France et l'Angleterre, « l'amiral pense que la France lancerait sur les mers une flotte d'*Alabama* ou de croiseurs bien équipés pour fondre sur le commerce ennemi. Je ne dis pas, ajouta-t-il, que ce soit là la politique traditionnelle de la flotte française, mais, dans les circonstances actuelles, elle agirait infailliblement ainsi. Beaucoup de bâtiments ont été construits dans cette intention. La France envierait simplement ses avisos sur les routes commerciales britanniques, dont les plus denses sont peut-être celles de New-York et de la

(1) Cf. *Faiblesse maritime de la Grande-Bretagne*, par sir Charles Dilke, *Casier's Magazine*, août 1897.

(2) Cité par le commandant Z. et H. Montéchant, *Guerres navales de demain*, Paris, Berger-Levrault, 1894, p. 51.

Méditerranée. Malgré l'énorme supériorité numérique de notre marine, la protection de notre commerce serait dans ces circonstances une tâche difficile, car les routes commerciales de l'Angleterre entourent le monde entier. Donnez à un croiseur rapide une avance de quelques heures en quittant un port ; si sa destination a été gardée secrète, les hypothèses s'étendent sur un vaste champ. Dans la Méditerranée, la France est favorisée, aussi bien pour la guerre au commerce que pour la protection de ses côtes, par le nombre des ports qu'elle possède. C'est la principale raison qui a fait prendre la Tunisie et j'apprends qu'on y a créé un port.... (1). »

Contre les États-Unis, dont la situation offre plus d'un rapport avec celle de l'Angleterre, la course est également l'arme à la fois vraiment efficace et naturelle.

De même contre l'Allemagne, car en cas de guerre ce n'est point même dans cet empire autoritaire le souverain qui imposerait sa volonté, mais la nation allemande agissant en raison des besoins primordiaux que multiplient une vie industrielle toujours plus intense ; c'est celle-ci qu'il faudrait atteindre, qu'il faudrait contraindre à demander la paix.

« Peut-être se doit-on féliciter de voir l'Allemagne donner dans la folie des cuirassés, écrit le lieutenant X. dans la *Revue de Paris* (2). Elle ne s'arme ainsi que contre l'Angleterre de la même manière que la France l'a fait depuis deux cents ans. Les mêmes armes doivent servir à la France contre les deux pays. Ce n'est pas non

(1) Rapporté par Ed. Lockroy, *La défense navale*, p. 191 et s.

(2) Lieutenant X., *La guerre de course et la défense navale*, *Revue de Paris*, 1^{er} et 15 mai 1900, p. 369, 371 et s.

plus dans ses ports inaccessibles, au fond des rivières, qu'on tiendra tête aux Allemands, ni par des débarquements destinés à une capitulation inévitable, c'est en ruinant un commerce qui se développe sans cesse, qui passe par les mêmes routes que le commerce britannique et qui devient toujours plus indispensable à l'Allemagne. Le commerce maritime des Allemands s'élève déjà à plus de 12 milliards ; en quelques années, le nombre des navires qui visitent les ports de l'Empire s'est accru de 25.000 et le tonnage de 5 millions. Plus de 625 millions de francs sont consacrés à la construction des paquebots ; les deux plus grandes compagnies de navigation du monde entier sont allemandes ; la flotte du Norddeutscher Lloyd égale à elle seule la moitié de toute la marine à vapeur de la France. La flotte à vapeur de l'Allemagne est passée de 453.000 tonnes en 1886 à 1.166.000 en 1899.

» ... Pas plus que l'Angleterre, l'Allemagne ne se dérobera désormais à l'impossibilité de se suffire. Le peuple allemand augmente d'un million d'hommes par an et la production des céréales décroît peu à peu. Selon le général von der Goltz, dès l'heure actuelle, les cinquante-cinq millions d'Allemands, sujets de l'empire, dépendent de l'étranger pour leur subsistance, pendant 88 jours de l'année (1) En 1910, l'Allemagne sera tributaire du dehors pour le quart de sa nourriture (2). Ce ne sont pas les trente cuirassés de la nouvelle flotte qui le lui porteront et pour

(1) Général von der Goltz, *Deutsche Rundschau*, mars 1900.

(2) La France se suffit à elle-même. Il lui faut produire trois hectolitres de blé par an et par habitant ; pour 38 millions de Français, la production nécessaire serait donc de 114 millions d'hectolitres ; or elle atteint en moyenne chaque année 115 à 120 millions.

elle aussi la guerre de course bien conduite sera meurtrière. »

A côté des marins, des publicistes ont également cherché à prouver la nécessité de la course, au cas de conflit entre certaines puissances. « Si la fatalité voulait, dit M. Charles Roux, que nous fussions en guerre avec une nation maritime, notamment avec l'Angleterre, dont la supériorité est écrasante, il est bien certain que nous n'aurions d'autre moyen de combattre et de hâter la fin de la guerre qu'en faisant à son commerce le plus de mal possible. Il faudrait avec notre flotte commerciale à vapeur renouveler d'une façon beaucoup plus complète ce que nous avons tenté avec notre marine à voile, dans la guerre de Sept Ans, ainsi que nous l'indiquions au début de ce livre (1). »

« Non seulement la course est utile, déclare M. Redier, mais les récentes découvertes l'ont rendue nécessaire au même titre que la guerre elle-même, puisqu'elle est devenue, pour certaines nations, le seul moyen de lutter sur la mer avec quelque avantage. Interdire la course serait enlever à ces puissances, dont les intérêts sont d'autant plus respectables que ce sont, d'une façon générale, des puissances faibles, la possibilité même de faire la guerre (2). »

La course, nous le reconnaissons, n'a pas été pratiquée dans toutes les guerres ; on y a renoncé parfois ; des restrictions ont été apportées au droit de prise ; mais encore

(1) Ch. Roux, ancien député, *Notre marine marchande*, Paris, A. Colin, 1898, p. 133.

(2) A. Redier, *La course maritime et le droit des gens*, *Revue bleue*, sept. 98, p. 357.

est-il qu'il a fallu pour cela que des déclarations positives aient été faites ; de telles restrictions ne peuvent en effet s'expliquer que par des raisons d'humanité et il est impossible d'invoquer quelque droit que ce soit en leur faveur.

Il est tout à fait impossible, croyons-nous, de soutenir que de semblables restrictions doivent se généraliser, de prétendre que la course est antijuridique et qu'une nécessité d'ailleurs très généralement reconnue peut seule l'excuser. Nous avons cherché à résoudre cette inadmissible antinomie entre le droit et les nécessités de fait.

Au nom des principes et des faits, nous osons affirmer qu'aujourd'hui la guerre est véritablement nationale et que « la guerre de course ou guerre industrielle, qui frappe l'adversaire dans ses ressources matérielles en lui enlevant le nerf de toutes les luttes aussi bien sur terre que sur mer, est en somme la plus naturelle... C'est conséquemment la guerre de l'avenir... Il faut donc nous y préparer en toute confiance (1). »

(1) Commandant Z. et H. Montéchant, *Réformes navales*, Paris, Berger-Levrault, 1899, p. 21 et s.

CHAPITRE DEUXIÈME

LA COURSE ET LES NON-BELLIGÉRANTS.

La solidarité des peuples civilisés est telle qu'il ne peut se passer, chez l'un quelconque d'entre eux, aucun événement important qui n'ait immédiatement son contre-coup chez les autres. L'état de guerre, notamment, se fait toujours sentir par répercussion chez les peuples les plus étrangers aux hostilités. Et plus les rapports internationaux se multiplient, plus seront nombreuses et sensibles ces répercussions de l'état de guerre.

Toutefois, lorsque éclate un conflit, si entre les belligérants le régime de paix s'efface totalement devant celui de la guerre, entre belligérants et pacifiques le régime de paix persiste de son côté totalement, affecté il est vrai, mais dans son champ d'application, non dans son essence.

Deux sphères sont donc à considérer : celle de la guerre, où se meuvent les belligérants dans leurs relations entre eux, et celle du pacigérat, que l'on a jusqu'ici improprement appelé « neutralité », où se rencontrent les nations en lutte avec celles qui demeurent étrangères aux hostilités, qui continuent à vivre en état de paix, qui restent pacigérantes.

La guerre étant un conflit entre nations, et non plus un

duel entre armées ou escadres, il importe à chaque belligérant que son adversaire ne reçoive point de secours du dehors.

Les belligérants ne sont pas maîtres, il est vrai, de supprimer les conséquences du pacigérat persistant des tiers étrangers à leur conflit ; mais ces tiers, que l'on a qualifiés inexactement « neutres », ne peuvent non plus demeurer à l'abri des conséquences de la guerre.

Neutralité, tel est le terme qui sert communément à définir cette situation des nations qui ne prennent point part à un conflit ; il correspond à une notion qui autrefois a pu répondre heureusement aux nécessités de cette situation, mais qui aujourd'hui n'y répond plus exactement. En effet ce n'est point par suite de la substitution d'un régime nouveau, dit de neutralité, au régime de paix que certaines entraves à leur liberté peuvent être imposées aux peuples pacifiques, mais à titre de sacrifices à des droits que leur maintient dans toute leur intégrité le régime de paix persistant et reconnu entre eux et les belligérants (1).

« Le régime des rapports entre belligérants et non belligérants, dit M. Descamps, n'est pas un régime de création artificielle, constitué par les belligérants en se fondant sur des maximes d'abstention ou d'effacement des Etats pacifiques, d'impartialité ou d'équilibre dans les faveurs ou les défaveurs. Le principe de paix commune d'égale souveraineté est à la fois déterminateur de la base

(1) La genèse du concept de « neutralité » a été exposée de la façon la plus complète par M. le chevalier Descamps dans les 5^e et 6^e numéros de la *Revue générale de dr. intern. publ.* de 1900.

et régulateur des limites juridiques de ce régime (1). »

I. — Sur mer, le conflit entre les droits des pacifiques et ceux des belligérants surgit plus aigu que partout ailleurs. A la liberté de continuer leur vie économique que revendiquent les premiers, les seconds opposent leur droit absolu de réduire leur adversaire. « Si deux États se battent, dit M. de Bar, le monde entier n'est pas obligé pour cela d'arrêter son activité afin d'éviter qu'aucun souffle de cette activité ne profite ou ne nuise à l'un ou l'autre de ceux qui se battent, ce serait consacrer la thèse que les belligérants, comme tels, doivent dominer le reste du monde (2). »

Ceci est vrai. Mais il n'est point possible que le monde échappe aux conséquences de l'état de guerre, à moins que l'on n'entoure la sphère où se meuvent les belligérants d'une muraille de Chine, qu'on ne les force à vider leur conflit en champ clos. Cela était possible jadis quand n'existait pas, ou que très rudimentaire, la vie internationale. Cela était possible du temps où la guerre n'était qu'un duel entre deux armées ou deux escadres.

Aujourd'hui cet état de choses n'est plus, la guerre a lieu entre nations, et les nations sont solidaires. Comme toute société, la société internationale exige de ses membres, en retour des avantages qu'elle leur procure, des sacrifices qu'ils ne peuvent décliner.

Si la paix est l'état normal des peuples civilisés, il ne faut point oublier qu'elle ne s'est établie qu'à la suite de

(1) Chevalier E. Descamps, *Revue générale de droit intern. publ.*, 1900, p. 651.

(2) De Bar, *Revue de dr. internat. et législat. comparée*, 1894, p. 407.

l'état de guerre ; la guerre est même la sanction des lois de la paix. Quand un conflit s'élève entre deux peuples c'est parce que les conditions de l'état de paix ne sont plus remplies et, si l'on se bat, c'est afin de rétablir la paix. Les pacifiques, en ne laissant point aux belligérants toute liberté d'action dans la lutte, prolongent l'état de guerre ou provoquent une paix inefficace et caduque.

De plus des belligérants puissants, engagés dans une lutte grave et résolus à triompher coûte que coûte de leur adversaire, n'hésiteront peut-être pas à obliger par la force les pacifégérants à abdiquer leurs prétentions ; ceux-ci seront jetés dans la guerre pour avoir voulu exagérer les conséquences de leurs droits.

Un belligérant, nous l'avons vu, se trouve parfois absolument contraint d'empêcher le ravitaillement de son adversaire qui sans cela pourrait lui opposer une résistance indéfinie. Mais laisser toute liberté au commerce des pacifégérants, c'est pour le belligérant maintenir encore à son adversaire les moyens de lui résister indéfiniment. Non seulement cet adversaire conservera un débouché pour ses produits naturels et fabriqués, ce qui, en facilitant le recouvrement de l'impôt et en faisant entrer au trésor les droits de douane, augmentera sa force ; mais, alimenté par le seul commerce des nations pacifégérantes et vivant, en dépit de l'état de guerre, de sa vie normale, cet adversaire indéfiniment ravitaillé indéfiniment résisterait.

Les sacrifices demandés par les belligérants aux nations pacifiques se traduisent donc par certains devoirs délicats qui incombent aux gouvernants et par une gêne parfois fort sensible qu'ont à supporter les commerçants.

Il est indispensable de bien distinguer ces deux éléments : le gouvernement (1) et les particuliers.

Le premier doit rigoureusement s'abstenir de tout acte propre à favoriser un des belligérants ou à lui faire tort et de toute collaboration aux actes de même nature tentés par les particuliers. S'il manque à ce devoir, il s'expose aux justes réclamations de la partie lésée. Mais il n'est pas tenu de prendre connaissance de ce qui se passe hors de son territoire : si ses sujets commettent dans un pays étranger des actes nuisibles, c'est à la nation où ils séjournent à réprimer ces actes.

Un gouvernement ne peut être davantage tenu à surveiller ses nationaux sur la haute mer, à moins d'avoir pris un engagement spécial à cet effet ; il ne saurait donc être rendu responsable des actes dits « contraires à la neutralité » qu'ils peuvent commettre.

La plupart de ces actes sont d'ailleurs bien moins inspirés par l'intention de nuire au belligérant que par le désir de faire une opération lucrative.

On reconnaît donc aux belligérants eux-mêmes le droit de les réprimer. Le gouvernement pacigérant reste en dehors de cette répression ; il n'accorde pas de protection à ses nationaux pour les opérations préjudiciables aux belligérants qu'ils peuvent entreprendre, il les laisse agir à leurs risques et périls ; mais ceux-ci ne peuvent se plaindre lorsqu'un belligérant les arrête, ils sont en effet dans leur tort.

Les particuliers pacigérants doivent respecter les droits

(1) Nous avons vu ce qu'il faut entendre par ces expressions : gouvernement, sujets, dont l'usage se maintient dans les relations internationales.

des belligérants au même titre que leur gouvernement. L'État et la nation, nous l'avons expliqué, se confondent aujourd'hui. L'intervention du gouvernement est plus grave que celle du particulier parce que le gouvernement représente au point de vue international la nation et qu'il a qualité pour cela ; mais le particulier doit, comme le gouvernement, demeurer strictement en dehors des hostilités ; or, c'est sortir du pacigérat, c'est commettre un acte nuisible à un belligérant, que de prolonger la lutte en ravitaillant l'adversaire.

Les partisans de l'étatisme n'admettent pas cette conséquence : ils déclarent que le commerce des armes est interdit aux États étrangers à la guerre, qui se départiraient, en le faisant, de l'abstention impartiale où ils doivent se confiner, mais que ce commerce est permis aux particuliers de ces États : « Ces derniers, dit M. Pillet, ne doivent pas être privés par la survenance d'une guerre du droit d'exercer leur industrie ; en ce faisant, ils n'entendent pas prendre parti pour l'un ou l'autre des belligérants, ils veulent simplement retirer un bénéfice de la vente de leurs marchandises ; leur acte n'a ni l'importance, ni la signification d'un acte de même nature qui aurait un État pour auteur, aussi leur gouvernement n'a-t-il pas à intervenir et, si l'un des belligérants juge un pareil commerce désavantageux pour lui, il n'a que la ressource d'exercer son droit de prise sur les marchandises embarquées, ou de dériver vers son propre territoire, au moyen d'offres supérieures, les marchandises qu'il redoute de voir entre les mains de son ennemi (1). »

(1) A. Pillet, *Le droit de la guerre*, t. II, p. 297.

Nous admettons parfaitement que l'acte d'un particulier n'a point la même valeur qu'un acte de même nature accompli par un gouvernement, mais il n'en est pas moins nuisible au belligérant, sa gravité seule diffère.

Il est d'ailleurs important de bien distinguer ici deux choses souvent confondues sous la même désignation de commerce : l'achat et la vente des marchandises d'une part, et leur transport d'autre part.

L'achat et la vente restent libres. Mais il n'en est pas de même du transport et c'est ici qu'apparaissent, inconciliables avec les droits des paciférants, les exigences de la guerre. Un belligérant ne saurait, en effet, admettre que les étrangers aux hostilités se prévalent de leur droit de continuer leurs relations commerciales pour tromper ou déjouer les opérations militaires destinées à frapper l'ennemi.

D'ailleurs reconnaître au belligérant le droit d'entraver le ravitaillement de l'ennemi en arrêtant les navires de pavillon ennemi est absolument inutile si on ne lui reconnaît pas également et au même titre le droit d'arrêter les navires de pavillon pacifique. Sinon, il se produira ceci : d'une part l'ennemi naviguera sous pavillon d'emprunt, d'autre part les paciférants effectueront les transports de l'ennemi ; et ainsi sera complètement annihilée l'action du belligérant sur son adversaire (1).

(1) La France n'admet pas, il est vrai, le transfert des navires sous pavillon neutre après une déclaration de guerre ; l'Angleterre et les États-Unis en reconnaissent la validité, mais sous les trois conditions suivantes : 1° acte de vente authentique ; 2° transfert de propriété complet et sans réserve ; 3° changement de trafic pour le navire en même temps que le changement de propriétaire.

Mais en France les contrats de vente seront antidatés ; quant aux

Lors de la guerre de Sécession, la lutte maritime la plus sérieuse de l'époque contemporaine, la plupart des navires de commerce fédéraux furent transférés à des propriétaires anglais et ce fut une des causes principales de la prolongation de cette guerre cruelle. En 1863, les cinq douzièmes des transports, faits en 1860 sous pavillon américain, étaient effectués sous pavillon neutre ; dans cette seule année, on enregistra le transfert de 384 navires jaugeant ensemble 252.000 tonneaux et bientôt les trois quarts du commerce se faisaient sous pavillon anglais.

Ce qui advint lors de la guerre de Sécession se produirait infailliblement et d'une façon beaucoup plus complète encore aujourd'hui que se sont multipliées les relations commerciales et développés les moyens de communication. L'ennemi naviguerait sous pavillon d'emprunt ; les pacigérants ravitailleraient à leur aise la nation qu'il s'agirait de ruiner ou d'affamer et la guerre deviendrait une merveilleuse aubaine pour les peuples étrangers aux hostilités, qui s'enrichiraient au préjudice des belligérants. Il n'y aurait pas de raison pour qu'une telle situation ne s'éternisât point.

Il faut donc reconnaître au belligérant le droit d'arrêter sur mer un navire pacifique, comme on lui reconnaît le droit d'arrêter sur terre un convoi, appartenant à des pacigérants et se dirigeant vers l'ennemi.

II. — Ceci d'ailleurs est parfaitement compris par nos

Anglais et aux Américains, ils vendront leurs navires suivant acte authentique déposé à bord et feront dresser un second acte non moins authentique, gardé à l'abri des regards indiscrets et établissant que la vente sera résiliée à la fin des hostilités.

adversaires et nous trouvons chez eux un dernier argument.

Trompés par la prétendue distinction de l'Etat et de la nation et considérant comme licites de la part des particuliers des actes qu'ils n'admettent point de la part des gouvernements, ils refusent aux belligérants le droit d'entraver le commerce des pacigérants ; mais ils sont contraints d'apporter à la liberté commerciale de ceux-ci une restriction et d'étendre cette restriction à tel point qu'ils en arrivent à détruire leur principe.

Cette restriction, c'est la contrebande de guerre : des listes d'objets, dits de contrebande, ont été dressées et le commerce en est prohibé. Toutefois cette limite, apportée à la liberté commerciale des pacigérants, a toujours été indécise et flottante et depuis des siècles belligérants et pacigérants, tour à tour gênés dans leurs droits de légitime défense et dans leurs droits commerciaux, luttent âprement pour la reculer soit dans un sens soit dans l'autre. Les listes d'objets prohibés varient avec chaque auteur, chaque traité, chaque guerre, chaque belligérant.

Hautefeuille est assez net ; il est vrai qu'il traite des droits et des devoirs des neutres en considérant les belligérants comme « plus acharnés à nuire aux nations neutres qu'à leur ennemi, plus avides de profiter de leurs dépouilles que d'arracher celles de leur adversaire » et les neutres comme éprouvant la nécessité de maintenir leurs droits « à un degré plus grand que les belligérants eux-mêmes (1) ». Il taxe donc seulement de contrebande les

(1) Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des neutres en temps de guerre maritime*, Paris, 1849, t. I, p. 241.

objets qui peuvent à l'instant même devenir des instruments de combat contre l'adversaire ; arrivant à préciser, il élimine les uns après les autres tous les objets frappés par ses contemporains, le vaisseau même qui, dit-il, lorsqu'il est construit, n'est pas une arme, n'est pas propre à frapper l'ennemi, n'est qu'un simple véhicule.

Mais Heffter reconnaît mélancoliquement « qu'il est impossible de donner au point de vue naturel des choses une définition de la contrebande de guerre, valable pour toutes les nations qui appartiennent au grand système européen (1) ». « Il y a, dit-il, des matières premières propres à la fabrication des armes et des munitions de guerre, à l'habillement des militaires, au radoub et à l'armement des vaisseaux. Enfin l'or, l'argent et le cuivre, monnayés ou en barre, peuvent être considérés comme des moyens propres pour se procurer des objets de première nécessité. Ajoutons encore qu'à certains moments et dans certaines circonstances des objets peuvent acquérir pour les belligérants une importance qu'ils n'auront pas dans d'autres (2). » Et il s'en remet aux usages internationaux pour trancher cet insoluble problème.

Hubner (3) se voit contraint de rajeunir et de perfectionner la théorie des objets *incipitis usus*, de Grotius (4), et il déclare que c'est la destination du navire qui donnera aux objets à double usage le caractère de contrebande.

Les Anglais, Phillimore, Twiss, Hall, Lawrence, West-

(1) Heffter, *Le droit international de l'Europe*, traduit par Bergson, annoté par Geffcken, § 159, p. 385.

(2) *Id.*, § 160, p. 387.

(3) Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, La Haye, 1749.

(4) Grotius, *De jure belli ac pacis*, Paris, 1625.

lake, etc., en viennent à proclamer ouvertement que la notion de contrebande est de droit interne et que, sauf le cas d'un traité, le belligérant peut décider librement, en tenant compte des circonstances et des intérêts du moment, ce qu'il entend considérer comme contrebande de guerre. « That is contraband of war which in the possession of the enemy would enable him better to carry of war », déclare lord Ellenborough à la Chambre des lords, quatre ans après la Déclaration de Paris. La guerre du Transvaal nous a apporté la preuve que la théorie anglaise n'a point varié.

M. Le Fur constate l'inefficacité des efforts restrictifs de la doctrine en ces termes : « Cette importante matière de la contrebande de guerre est abandonnée à l'arbitraire des belligérants ; ces derniers décident suivant leur intérêt ce qu'ils considéreront comme contrebande de guerre ; ils ne sont arrêtés que par la crainte de pousser à bout les Etats neutres et d'amener des protestations ou même la formation de ligues dirigées contre eux, comme en 1780 et en 1800 (1). »

M. Despagnet est forcé de convenir que : « La notion de contrebande est encore des plus flottantes : la pratique des Etats, sinon la doctrine, tend à l'élargir le plus possible, étant donné qu'il n'est plus guère de production agricole, industrielle, extractive, qui ne serve à fournir leur outillage et leurs divers moyens d'action aux armées de terre et de mer (2). »

(1) Cf. Le Fur, professeur à la faculté de droit de Caen. *Etude sur la guerre hispano-américaine*, Paris, Pedone, 1899, p. 207.

(2) Despagnet, professeur à la faculté de droit de Bordeaux, *Revue générale de droit int. public*, 1900, p. 811.

Et les praticiens résument ainsi la situation telle que la font les nécessités : « La contrebande de guerre, écrit le lieutenant X... dans la *Revue de Paris*, est un mot qui n'a jamais été défini et qui ne peut pas l'être ; elle comprend tout ce qui peut aider l'ennemi dans la guerre et en retarder l'accablement, seul dessein que l'on poursuive contre lui ; la contrebande varie donc avec les temps, les lieux et toutes les nécessités de la guerre (1). »

III. — Si les auteurs se voient contraints de restreindre ainsi toujours davantage la portée du principe juridique qu'ils affirment et d'étendre dans de telles proportions la contrebande de guerre, si les nations sont forcées de tourner ainsi les règles posées dans les conventions internationales, c'est que les faits contredisent ces règles et ces principes. Aujourd'hui la guerre est une lutte de nation à nation : intérêts particuliers et nationaux se confondent. Le belligérant est donc tenu d'empêcher même les particuliers de la nation ennemie de commercer même avec les particuliers des nations paciférantes.

Nos adversaires, par les restrictions toujours plus nombreuses qu'ils apportent aux droits réputés intangibles des particuliers, reconnaissent les caractères nouveaux de la guerre moderne et ses conséquences nécessaires.

N'est-ce point ainsi d'ailleurs qu'ils admettent le blocus et le siège dont souffrent indistinctement ennemis et paciférants ?

Ne reconnaissent-ils point que les faits de guerre ne

(1) Lieutenant X..., *Revue de Paris*, 15 mai 1900.

peuvent donner droit à aucune indemnité, quelle qu'en soit la victime, et n'ont-ils pas légitimé la rupture du câble de Hong-Kong à Manille par l'amiral Dewey, commandant le blocus de Manille, bien que ce câble appartint à une nation pacigérante ?

Mais ce qui est nécessaire seul est légitime dans les rapports avec les pacifiques. Il doit donc être bien établi que le belligérant ne peut arrêter que les bâtiments pacigérants à destination de l'ennemi. Si, par l'un d'eux, sa vigilance a été trompée, il ne doit point lui être loisible de se venger, soit sur le même navire rencontré plus tard dans d'autres parages, soit sur d'autres vaisseaux appartenant au même armateur. De même, il est inadmissible qu'il entrave la liberté des navires pacifiques ne se dirigeant pas vers l'ennemi, eussent-ils à bord des marchandises ennemies, eussent-ils des armes ou des munitions.

Nous reconnaissons, avec nos adversaires, au belligérant le droit de saisir des bâtiments pacigérants ; nous lui reconnaissons même ce droit plus aisément et dans une plus large mesure qu'eux, puisque nous admettons que le belligérant entrave toute relation commerciale entre son adversaire et les tiers, sauf convention contraire. Mais le droit de capture ne semble pas justifiable et nous ne saurions l'admettre avec nos adversaires.

Contre les particuliers pacigérants, en effet, il ne peut être question de pénalité ; d'autre part ceux-ci ne sont point considérés comme ennemis. Le belligérant peut donc simplement empêcher l'acte qui lui est nuisible, arrêter la marchandise que l'on porte à son adversaire et la séquestrer

jusqu'au moment où son transport deviendra inoffensif, c'est-à-dire jusqu'à la fin des hostilités.

La capture causerait à des individus, qui ne sont en lutte avec aucun des belligérants, un préjudice que nous considérons comme inutile et injuste.

CONCLUSION

La course, dans l'ancien régime, nous l'avons vu, était avant tout une guerre d'intérêt privé, faite par des particuliers parcourant la mer sans contrôle, pour leur profit personnel et dans le seul but de s'enrichir, n'ayant d'autre frein à leurs passions que le vague souvenir d'une législation lointaine et inefficace. Même aussi défectueuse et aussi irrégulière, elle rendit néanmoins à certaines nations de grands services et demeura parfois leur suprême ressource.

Au xix^e siècle, on reconnut qu'il était inadmissible que les particuliers fissent la guerre sans contrôle et pour leur propre compte : leur action était souvent inefficace et entraînait mille excès.

La Déclaration de Paris, ne voyant dans les corsaires que les corps francs de l'Océan, proclama l'abolition de la course. Mais elle ne supprima en fait que la lettre de marque. Elle ne pouvait en effet exiger de ses signataires la renonciation au service volontaire des citoyens dans la guerre navale ; elle ne pouvait empêcher une puissance maritime possédant une forte marine marchande et une petite flotte militaire de renforcer et de compléter celle-ci à l'aide de celle-là ; de même que sur

terre tous les hommes valides mobilisés prêtent leur concours aux troupes permanentes pour la défense du pays, de même la nation peut faire appel à toutes ses forces maritimes pour combattre l'ennemi. Et comme des bâtiments de commerce, incapables qu'ils sont de lutter contre des vaisseaux de guerre, ne peuvent s'attaquer qu'à d'autres bâtiments de commerce, la course subsista.

La guerre se présentant de plus en plus comme une lutte de nation à nation, les intérêts nationaux et particuliers apparaissant toujours plus fortement unis, la course devient peu à peu l'arme essentielle des peuples maritimes dans la guerre moderne.

Nous constatons qu'en fait, les nations ont eu conscience de cette évolution du caractère de la guerre et de l'état économique des peuples ; elles ont reconnu que la guerre de course s'imposait et elle l'ont organisée et réglementée.

La course n'est plus aujourd'hui une guerre de hasard, sans plan ni méthode ; elle a sa tactique, sa stratégie, ses plans conçus d'avance et destinés à une rapide exécution dès le début des hostilités.

« Le corsaire de demain, dit M. Redier, ne sera donc plus ni ce pirate, ni ce marchand, que les historiens se plaisaient d'ordinaire à nous dépeindre, mais il sera comme toujours un soldat et il ne sera plus que cela. La course, loin d'y perdre, y gagnera d'être enfin une guerre régulière et féconde ; ... on n'en confiera plus le soin à des marins du commerce montés sur de mauvais bateaux, mais à l'élite des officiers et aux plus beaux croiseurs (1). »

Nous avons constaté les efforts faits par les puissances

(1) A. Redier, *Correspondant*, 25 mai 1858, p. 651.

pour s'assurer, en cas de conflit, le concours des bâtiments de commerce les plus rapides et les mieux outillés. Nous avons constaté aussi que les corsaires étaient par elles assimilés complètement aux vaisseaux de la marine régulière. Les nations ont également compris combien inefficaces seraient leurs efforts pour réduire un adversaire, si les paciférants conservaient avec cet adversaire toute liberté commerciale. Elles ont donc inventé la théorie du blocus ; puis, celle-ci ne leur suffisant pas, elles ont eu recours à la théorie de la contrebande de guerre que peu à peu elles ont étendue au point qu'en fait tout commerce peut être prohibé entre les paciférants et l'ennemi.

Un usage, explicable jadis, illogique et immoral aujourd'hui, demeure toutefois dans la législation maritime des puissances, maintenant le discrédit sur la course et la confusion que le public persiste à faire entre le corsaire moderne et celui d'autrefois. Les bâtiments et les marchandises capturés sont actuellement encore attribués aux capteurs. Ceci s'expliquait quand la guerre se faisait entre monarques ; le souverain du corsaire pouvait légitimement accorder à celui-ci le produit des prises, c'était d'ailleurs un encouragement et une rémunération nécessaires.

Aujourd'hui la guerre a lieu entre peuples, elle est faite par toutes les forces de la nation centralisées et dirigées par les gouvernants : les prises appartiennent à la nation et doivent rentrer au trésor commun, ce qui diminuera d'autant pour tous la contribution de guerre.

Pourquoi d'ailleurs le marin chargé de poursuivre les vaisseaux de commerce aurait-il un avantage dont seraient

privés l'artilleur qui défend le littoral et le fantassin qui lutte sur la frontière. Les défenseurs du pays ont chacun leur rôle et leur part de péril : leur sort doit être le même. Il est inadmissible, illogique, immoral que certains trouvent dans les hostilités une occasion de s'enrichir alors que tous les autres n'y recueillent que misère et blessures.

Ainsi le corsaire moderne, agissant avec abnégation et désintéressement, poussé par le seul amour de la patrie, la volonté de la défendre, et non plus par le désir de réaliser un bénéfice, conservera intacts les sentiments d'honneur, de modération et de justice qui l'arrêteront dans l'ardeur de la lutte et préviendront ses excès. De plus dans les officiers de marine, détachés sur les corsaires pour les commander, la dignité, la responsabilité et la prédominance du point d'honneur enfin leur autorité sur l'équipage, garantiront le respect sévère des lois de l'humanité et de la justice.

Il est une autre coutume qui nous semble aussi injustifiable, c'est celle qui permet au belligérant de confisquer la marchandise pacifique qu'il a arrêtée et saisie. Une telle solution s'expliquait à l'époque où la capture attribuée au corsaire était regardée comme la rémunération de son zèle et de ses services.

Nous sommes heureux de nous rencontrer ici avec certains de nos adversaires pour réclamer l'abrogation d'un droit aussi vexatoire qu'inutile. La substitution du séquestre à la confiscation constituerait dans la situation des pa-cigérants un progrès sensible.

La course qu'ouvertement préparent toutes les puissances, la course arme naturelle sur mer d'une nation contre une nation, la course qui dès le premier choc fait

à l'ennemi une vive blessure, telle est, croyons-nous, la guerre de demain.

Certains esprits se refusent à en convenir ; ils prétendent que, par suite du progrès de la civilisation, la course disparaîtra, proscrite définitivement par une convention semblable à celle de Genève du 22 août 1864, qui proclamera l'inviolabilité absolue de la propriété privée sur mer. Un si beau rêve, de même que celui qui provoqua la réunion du congrès de la paix, est assurément digne de respect. Il ne faudrait toutefois pas oublier que ces principes absolus de la convention de Genève ont été universellement proclamés parce que précisément on a universellement reconnu que leur violation ne pouvait être en aucun cas nécessaire ni utile et que, par un juste souci de leur propre honneur et de leur propre dignité, les belligérants ont proscrit à tout jamais les actes de pure cruauté.

Il est regrettable, nous en convenons, que la guerre cause un dommage si considérable aux particuliers belligérants ; il est regrettable également qu'elle ait sur les particuliers paciférants un contre-coup aussi préjudiciable ; mais il est parfaitement illogique de prétendre soutenir qu'une des conséquences de la guerre, qu'une de ses applications sont condamnables au nom de l'humanité et de la justice, dont la guerre est la négation la plus évidente.

Si les paciférants trouvent pour eux trop graves les conséquences de la course, s'ils ne peuvent se résoudre à cesser leurs relations commerciales avec un belligérant que son adversaire veut réduire par la ruine ou la famine, qu'ils

constituent alors une ligue de « neutralité armée », qu'ils interviennent, qu'ils désarment les belligérants, qu'ils leur imposent l'arbitrage obligatoire, qu'ils suppriment les hostilités, voilà qui serait logique et humain.

VU :

*Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,*
E. BAILLY.

VU :

H. MOULIN.

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 25 mai 1901,

Le Recteur de l'Académie,

CH. ADAM,

Correspondant de l'Institut.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION.	5

PREMIÈRE PARTIE

La course dans le passé.

CHAPITRE PREMIER. — <i>Origine de la course.</i>	9
I. — La contre-piraterie	13
II. — La lettre de représailles	15
III. — La lettre de marque. Apparition de la course	17
IV. — Réglementation de la course	19
CHAPITRE DEUXIÈME. — <i>Le développement de la course.</i>	29
I. — Evolution de cette institution	30
II. — Aperçu historique chez les nations maritimes étrangères.	32
III. — Historique de la course en France au xvii ^e et au xviii ^e siècles	35
IV. — La course en France sous la Révolution et sous l'Empire.	46
CONCLUSION	55
I. — Le caractère commercial de la course.	55
II. — Les actes de piraterie des corsaires	58

DEUXIÈME PARTIE

La course dans le présent.

CHAPITRE PREMIER. — <i>La Déclaration de Paris</i>	63
I. — L'état de l'opinion relativement à la course en 1856.	65
II. — Historique de la Déclaration de Paris	69
III. — Accueil fait à la Déclaration par les différents peuples	72
IV. — Ce que maintenant, ce que supprimait en fait la Déclaration.	77
CHAPITRE DEUXIÈME. — <i>Législation actuelle des prises</i>	79
I. — La visite	80
II. — La saisie et ses conséquences	83
III. — Cas où il y a reprise	86
IV. — Le jugement de la prise.	88
CHAPITRE TROISIÈME. — <i>Les guerres maritimes depuis 1856</i>	94
I. — Guerre d'Italie	94
II. — Campagne de Chine de 1860	95
III. — Guerre de Sécession	96
IV. — Guerre des Duchés	101
V. — Campagne du Mexique	102
VI. — Guerre de 1866	103
VII. — Guerre de 1870	104
VIII. — Guerre russo-turque	109
IX. — Guerre du Chili.	111
X. — Expédition de Chine de 1885	111
XI. — Guerre sino-japonaise	113
XII. — Guerre italo-abyssine	115
XIII. — Guerre gréco-turque	117
XIV. — Conflit hispano-américain.	119
XV. — Guerre du Transvaal	122
CONCLUSION	124
I. — Innovations suggestives dans l'armement naval des puissances	125
II. — L'influence actuelle de la Déclaration de Paris	131

TROISIÈME PARTIE

La course dans l'avenir.

CHAPITRE PREMIER, — *La guerre et la propriété privée.* . . . 133

I. — La guerre jadis lutte d'État à État. 134

II. — La guerre aujourd'hui conflit de nation à nation. . . 137

III. — Confirmation par les faits de cette assertion . . . 141

IV. — Conséquences 143

V. — La course dans la conception moderne de la guerre. 146

VI. — Confirmation de notre théorie par les faits. Opinion
des marins et des publicistes. 150

CHAPITRE DEUXIÈME. — *La course et les non belligérants.* . . 159

I. — Le conflit sur mer des belligérants et des non belli-
gérants 161

II. — La théorie de la contrebande de guerre. 166

III. — Véritable solution du conflit 170

CONCLUSION 173

A. PEDONE, IMPRIMEUR-ÉDITEUR, PARIS

